

„Rikscha – Rikscha“

Hintergrund-Text zur Ausstellung

Von Walter Keller und Thomas Hoffmann

Schätzungsweise vier Millionen 'Öko-Taxen' werden in Asien betrieben, Rikschas, die in Indien, Bangladesh, Nepal, China, Vietnam und anderen Ländern Süd-, Südost- und Ostasiens einen wichtigen Beitrag zum ökologisch vertretbaren Individualverkehr leisten. Doch die von Muskelkraft betriebenen Verkehrsmittel haben in vielen Ländern einen zunehmend schweren Stand und sollen in etlichen Städten sogar verboten werden.

Gegen diese Tendenz in Asien stehen Entwicklungen in zahlreichen deutschen und anderen europäischen Städte wie z.B. Berlin, München, Köln, Gießen, Frankfurt, Regensburg oder Prag. Dort dringt seit wenigen Jahren die Rikscha, das asiatischste aller Verkehrsmittel, in den innerstädtischen Nahverkehr ein.

Saleem heißt der hagere Mann, der seine Fahrgäste in unorthodoxer Fahrweise mit einer Fahrrad-Rikscha durch den Verkehrsdschungel Dhakas radelt. In der Hauptstadt Bangladeshs zählt er zu einem Heer von Rikscha-Wallahs, wie die Fahrer im Volksmund genannt werden, die in die Pedale treten und damit ihr Brot - oder besser ihren Reis - verdienen. Vor drei Jahren kam er wie Hunderttausende vor ihm auf der Suche nach Arbeit in die Acht-Millionen-Metropole, in der Fahrrad-Rikschas regelrecht in Schwärmen auftreten und das Straßenbild bestimmen. Nirgendwo auf der Welt, wo Fahrradtaxen betrieben werden, gibt es mehr: Schätzungen gehen von 150.000 bis 200.000 aus. 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. Außer den Fahrern finden auch diejenigen eine Beschäftigung, die in den Rikscha-Produktions-'Schmieden' oder unzähligen kleinen Bürgersteig-Reparaturwerkstätten arbeiten. Andere betreiben kleine Stände, wo sie Tee und Essbares für die Wallahs anbieten.

So oder ähnlich ist die Situation auch in anderen süd-, südost- und ostasiatischen Metropolen, wo weitere vier Millionen Rikschas ihren Beitrag zur ökologisch vertretbaren Bewältigung des stetig wachsenden innerstädtischen Personen- und Güterverkehrs leisten. Was bei uns und in vielen asiatischen Ländern heute allgemein als Rikscha bezeichnet wird, ist im engeren Sinne des Wortes eigentlich keine. Denn die »echte« Rikscha kennt weder Fahrrad, Motorroller oder Pferd, das unters Joch gezwungen wird. Sie hat den Läufer als Antriebskraft, den Mann, der an langen Holmen ein zweirädriges Gefährt vorantreibt: die »Mann-Kraft-Maschine«, eine direkte Übersetzung des japanischen Wortes »Jin-riki-sha« aus dem sich »Rikscha« ableitet, »jin« für »Mann«, »riki« für »Kraft« und »sha« für »Maschine«.

Die genauen Umstände der Erfindung dieser »echten« Rikscha liegen indes noch im Dunkeln, wobei zwei Versionen Anspruch auf Gültigkeit erheben. Glaubt man der japanischen Überlieferung, so ist die Rikscha das Gemeinschaftsprodukt eines japanischen Gemüsehändlers, eines Wagenbauers und eines Adligen, die eine für ihre wirtschaftlichen Belange zweckdienliche Transporthilfe schufen und diese 1870 in Tokio offiziell anmeldeten. Die zweite, weiter verbreitete Version hingegen berichtet davon, dass etwa um das Jahr 1860 der in Japan tätige amerikanische Baptistenmissionar Jonathan Gable die Gewissensbisse seiner invaliden Frau leid war. Ihr wurde es zunehmend unerträglich, sich von den ausgemergelten kleinen Männern in einer Sänfte durch die Straßen Tokios tragen zu lassen. In der gesamten alten Welt war die Sänfte seit den Zeiten der babylonischen Hochkultur stets das Transportmittel der Reichen. In einem hölzernen Kasten sitzend, durch Vorhänge vor neugierigen Blicken ebenso geschützt wie von dem erbarmungswürdigen Anblick städtischer Armut befreit, ließen sich die Wohlhabenden von zwei oder vier Männern durch die Straßen tragen. Den Trägern lastete also nicht nur das Gewicht ihrer Passagiere auf den Schultern, sondern auch das der Sänfte. Und eben dieses schwere Los der japanischen Kulis wollte Jonathan Gable

lindern. Es war die geniale Idee des einfallsreichen Missionars, den Sänftenkasten auf eine großrädig bestückte Achse zu stellen. Mit Hilfe langer Holmen konnte das Vehikel nicht nur in der Balance gehalten, sondern auch unter vertretbarem Kraftaufwand gezogen werden. Die Jinrikscha war erfunden und eroberte binnen weniger Jahrzehnte von Tokio aus - wo bis Ende des vergangenen Jahrhunderts 170.000 solcher Gefährte registriert waren - den gesamten Fernen Osten. Eine Ausnahme machten nur die katholischen Philippinen, wo religiös-ethische Gründe die Einführung der Rikscha verhinderten. Der Boom machte sich selbst in den USA bemerkbar. Ein gewisser Mr. Birch aus Burlington im Bundesstaat New Jersey errichtete eine auf den Bau von Rikschas spezialisierte Fabrik und exportierte die Gefährte nach Übersee.

Von Japan nach China

Von Japan ausgehend gelangte die Rikscha 1874 zunächst in die chinesische Hafenstadt Shanghai. Das neuartige Gefährt wurde als »Tung-yang ch'e«, als japanischer Wagen, bekannt. Ebenfalls sehr früh erreichte die Rikscha Hongkong. Wenige Jahre später wurde die Lizenzierung der auf der Insel betriebenen Rikschas eingeführt. Zu Ende des Jahrhunderts waren allein in der britischen Kolonie an der Mündung des Perlfusses ins Chinesische Meer 700 Rikschas amtlich registriert, deren Zahl bis 1924 auf dreieinhalbtausend anstieg.

1880 tauchten die ersten Rikschas in Simla, der vizeköniglich-britischen Sommerfrische in den Himalaya-Vorbergen Indiens, auf. Rudyard Kipling inspirierten sie zu seiner Kurzgeschichte »The Phantom Rikscha« (1891). Bis zur Jahrhundertwende hatte die Rikscha als Nahverkehrsmittel auch die großen Städte des Indischen Subkontinents, vor allem aber Kalkutta, erobert. Hier war die Rikscha von der chinesischen Gemeinde der Stadt eingeführt worden, um damit Güter zu transportieren. Doch schon bald beantragten die in Kalkutta lebenden Chinesen bei der Stadtverwaltung eine Lizenz für

die Personenbeförderung mit diesem neuartigen Transportmittel - sie wurde 1914 erteilt.

Kalkutta ist heute die einzige Stadt in Indien und wohl überhaupt auf der Welt, wo die »echten«, von Männern gezogenen Rikschas noch verkehren und die menschlichen »Zugmaschinen« tagein, tagaus ihre Körper mit aller Kraft gegen den aus groben Stricken gefertigten Brustriemen stemmen, um so das zweirädrige Gefährt in Bewegung zu setzen und wenig später in eine Art Trab zu verfallen. Natürlich nur soweit das dichte Gedränge auf Kalkuttas Straßen diesen relativ kraftsparenden Laufstil zulässt. Die Rikscha-Wallahs sind heute keine Chinesen mehr, sondern mehrheitlich Muslime aus dem armen Bundesstaat Bihar, die sich in der Metropole mit dieser harten Arbeit über Wasser halten. Die Existenz von Rikschas in Indiens größter Stadt sind allerdings spätestens seit dem Bau einer modernen U-Bahn, mit der die Stadt heute einen erheblichen Teil des öffentlichen Nahverkehrs bewältigt, für viele ihrer Bewohner zu einem besonderen Anachronismus geworden.

Von der »echten« Rikscha zur Fahrrad-Rikscha

Die existenzbedrohende Konkurrenz der »Mann-Kraft-Maschine« erwuchs dieser in den 20er und vor allem 30er Jahren, als man zunehmend hinterfragte, ob die Arbeit mit der von Menschen gezogenen Rikscha noch mit der Menschenwürde in Einklang zu bringen sei. So kam es, dass in den verschiedenen Regionen Asiens zahlreiche technische Variationen eingeführt wurden. In diesem Zusammenhang sind etwa Zugtiere, besonders Pferde, Ochsen und Kamele zu nennen. So bewältigen die in Pakistan »Taunga« genannten Pferde-Rikschas bis heute einen Gutteil des Nahverkehrs in und um Lahore und Multan, den städtischen Zentren der Provinz Punjab. Gleiches gilt für das philippinische Pendant unter der Bezeichnung »Calesa« oder den »Dokar« in Indonesien.

Revolutioniert wurde die Rikscha jedoch, als findige Köpfe den Rikscha-Wallah auf ein Fahrrad setzten. Mit dieser Erfindung konnten nicht nur größere Mengen an Gütern und mehr Fahrgäste transportiert, sondern auch weitere Wege zurückgelegt werden. Die kontinentübergreifende Verbreitung der Fahrrad-Rikscha als Nahverkehrsmittel brachte dann auch eine Reihe regionalspezifischer Besonderheiten hervor. Während die Fahrgäste in Indien, Nepal oder in den thailändischen »samlors« nebeneinander hinter dem Fahrer sitzen, nehmen sie in den indonesischen »becaks« oder den »cyclos« Vietnams vor diesem Platz und sitzen in der burmesischen Variante Rücken an Rücken hinter dem Rikscha-Fahrer.

Schlechte Zeiten für die Fahrrad-Rikscha

Aber auch die Tage der Fahrrad-Rikscha scheinen heute - trotz der nach wie vor großen wirtschaftlichen und ökologischen Bedeutung - gezählt, weil es für dieses Verkehrsmittel immer weniger Fürsprecher aus Politik und Bürokratie gibt. Obwohl für viele Stadtbewohner die preiswerte Rikschafahrt oft die einzig erschwingliche Form des städtischen Individualverkehrs bietet und dieses Verkehrsmittel auch dann noch einsatzfähig ist, wenn andere bereits passen müssen - zum Beispiel während der sommerlichen, monsunbedingten Überschwemmungen -, taucht zum Beispiel in den wirtschaftlichen Fünf-Jahres-Plänen Bangladeshs das Wort 'Rikscha' überhaupt nicht auf. Obwohl etwa ein Drittel des Einkommens im Transportgewerbe von diesem Industriezweig erwirtschaftet wird. Das neue Konzept der Stadtplaner heißt schlicht 'Modernisierung' des Transportsektors, womit der Ersatz von Rikschas durch 'moderne' Taxen gemeint ist. Solche Modernisierungsprogramme werden von Politikern angeregt, die in dem von Muskelkraft angetriebenen Transportmittel ein Symbol der Unterentwicklung für ihr Land sehen. Außerdem seien vor allem Rikschas dafür verantwortlich, dass der Fluß schnellerer Verkehrsmittel zunehmend behindert würde.

Neue Probleme durch »Modernisierung«

Ob durch den Ersatz der Rikschas durch noch mehr Busse oder motorisierte Taxen der in den asiatischen Städten stetig zunehmende Verkehr schneller fließt, muss bezweifelt werden. Fest steht, dass schwerwiegende soziale Folgen und negative Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten wären: dann stiege nicht nur die Arbeitslosigkeit drastisch an. Auch die Luft in den Städten würde noch schlechter, als sie schon ist. Die heute unter der Bezeichnung »Tuk-tuk« in Bangkok, »bajaj« in Jakarta, »three-wheeler« auf Sri Lanka oder »scooter« in Indiens Städten mit einem Benzin-Öl-Gemisch fahrenden Autoscooter - eine 'moderne' Version der Fahrrad-Rikscha -, Privatfahrzeuge und schwarze Rauchwolken ausstoßende Lastwagen und Busse verursachen bei Hunderttausenden Atemwegsbeschwerden, Augenbrennen und Hustenreize. Wer sich nach einstündigem Gang durch Dhaka, Kathmandu, Kalkutta oder Delhi die Nase putzt, kann die Luftverunreinigung am schwarzen Taschentuch erkennen. So zählt Delhi mit mehr als 870 Tonnen Schadstoffen, die täglich von Kraftfahrzeugen in die Luft geblasen werden, weltweit zu den Städten mit der größten Umweltbelastung.

Ende einer Dienstfahrt?

Trotz dieser nicht gerade positiven Motorisierungsbilanz muss Raju, der Kollege von Saleem im indischen Delhi um seinen Job fürchten. Hier, wo er sich als Rikscha-Wallah bisher sein Geld verdiente, darf er sich heute nur noch in bestimmten Stadtteilen sehen lassen. Raju, der vor Jahren aus dem südindischen Madras nach Delhi kam, hatte bisher mit seinem Gefährt in der Gegend des Hauptbahnhofs auf Kunden gewartet. Der Übermacht der motorisierten Verkehrsteilnehmer und der scheinbaren Allmacht von Politikern und der Polizei muss er sich jetzt zunehmend beugen: immer stärker werden er und seine Kollegen an die Peripherie der Großstadt verdrängt. Wenn sie sich verbotenerweise in einem für Rikschas nicht zugelassenen Stadtteil aufhalten, werden ihre Gefährte nicht selten von der Polizei konfisziert und zerstört.

Auch die Stadtverwaltung von Kalkutta hat 1981 das bis dahin geltende kolonialzeitliche Droschkengesetz von 1919 verschärft und eine neue Verordnung zur Vergabe von Lizenzen verabschiedet. Wer ohne eine solche erwischt wird läuft Gefahr, dass die Rikscha beschlagnahmt wird. Nach eigenen Angaben haben die Behörden der Stadt binnen sechs Jahren etwa 18.000 Rikschas ohne Lizenz zerstören lassen.

Die Ablösung der Fahrrad-Rikscha durch die Auto-Rikscha haben sich auch die führenden Politiker Indonesiens auf die Fahnen geschrieben. In einer bislang einzigartigen Aktion unter dem Motto »sauberes, humanes und würdevolles Jakarta« ließen sie 1990 rund einhunderttausend »becaks« beschlagnahmen. Ein großer Teil davon wurde kurzerhand im Meer versenkt. Auch im letzten Jahr hat man wieder gehandelt: Die Stadtverwaltung hat im Sommer 2001 erklärt, dass bei der Bevölkerung beliebte Beförderungsmittel passe nicht ins moderne Verkehrsnetz und locke noch mehr Landbewohner in die Zehn-Millionen Metropole. Daraufhin wurden erneut fast 7.000 Rikschas beschlagnahmt und zerstört. Dabei kam es im Westen von Jakarta zu regelrechten Straßenschlachten mit aufgebrauchten Rikschaesitzern. Mit diesen Aktionen, die für die offizielle Seite ein erforderlicher Schritt auf dem Weg zum modernen Zeitalter Jakartas darstellt, wurden tausende von ohnehin dürftigen Existenzen zerstört, ohne dass den Betroffenen eine tragfähige Alternative eröffnet wurde. Zwar wurden motorgetriebene, aus Japan importierte Minitaxis zum Kauf oder zur Miete angeboten, doch beide Alternativen überstiegen die wirtschaftlichen Möglichkeiten der Betroffenen.

Fahrende Kunst

In vielen Ländern, in denen Rikschas betrieben werden, sind sie mehr als nur ein scheinbar archaisches Transportmittel. Gerade in Bangladesch würde jeder, der sie von der Straße verbannen will, auch ein Stück 'fahrender Kunst' zerstören. Kunst an der Fahrrad-Rikscha ist die Kunst der Armen und Unterdrückten. Rikschas in diesem Land

sind die buntesten und verziertesten Gefährte der Welt. Kaum ein Dreirad, das nicht liebevoll bemalt und mit zahlreichen Schnörkeln versehen ist.

Ganz besonders wichtig ist die Bemalung oder Verzierung einer am Heck angebrachten Holz- oder Blechplatte sowie des Sonnen- oder Regenschutzes. Waren bis vor einigen Jahren noch Darstellungen von Kampfszenen aus dem Befreiungskrieg vorherrschend, mit dem sich das bengalische Volk vor einem Vierteljahrhundert nach einem erbit-
terten und blutigen Kampf von westpakistanischer Bevormundung befreite, so dominieren heute andere Motive: Zum Beispiel Allegorien, die kunstvoll und farbig das Leben auf dem Land idealisieren. Andere Bilder kopieren in grellen Farben Kinoplakate oder thematisieren bildlich die Auswirkungen von Überschwemmungskatastrophen oder Wirbelstürmen, die in brutaler Regelmäßigkeit große Teile des Landes heimsuchen. Westliche Motive haben zunehmend Konjunktur: Acht-
spurige Autobahnen mit Brückenviadukten und selbst der vor Jahren auf der Strecke zwischen Frankfurt und Düsseldorf ausgemusterte Lufthansa-Airport-Express, windet sich noch in einer naiven Darstel-
lung am Rhein entlang.

Leben in Armut

Die Faszination, die von der farbenprächtigen Gestaltung ausgeht, versperrt leicht die Sicht für das meist schwere Schicksal ihrer Fahrer. So führt das unentwegte Laufen inmitten der Autoabgase Kalkuttas oder das Treten in die Pedale in Dhaka, Delhi oder Kath-
mandu zu weit verbreiteten Lungenerkrankungen und einer niedrigen Lebenserwartung. Für viele ist die Rikscha nicht nur Arbeitsplatz, sondern zugleich Wohnstatt, in der sie nachts schlafen. Durch Do-
minique Lapierre's ungeschminkte Schilderung des Lebens der Armen Kalkuttas in der »Stadt der Freude« lässt sich ein durchaus realisti-
sches Bild vom Leben der Rikscha-Wallahs gewinnen.

Überall zählen sie zu den Ärmsten der Armen, viele sind gerade dem Kindesalter entwachsen. Andere, die ihre »Fracht« befördern, sind alt und ausgemergelt. In Kalkutta bietet jede Rikscha zwei Männern die Möglichkeit, den Lebensunterhalt für sich und ihre Familien zu verdienen. In zwei Schichten eingeteilt, ziehen sie das Vehikel nahezu rund um die Uhr kreuz und quer durch den Innenstadtbereich. Bei geschätzten 50.000 Rikschas in Kalkutta bedeutet dies, dass rund einhunderttausend Männer mit dem Gefährt ihren Lebensunterhalt verdienen. Bei einer durchschnittlichen indischen Familiengröße von sechs Personen kommt man schnell auf über eine halbe Million Menschen, die im östlichen Indien von der Institution Rikscha wirtschaftlich abhängen.

Die meisten Wallahs kommen vom Land, wo sie ihre Dörfer irgendwann einmal auf der Flucht vor der wachsenden Armut verlassen haben. In der Stadt angekommen, finden sie meist nur als Rikschafahrer eine Arbeit und in einem der zahlreichen Slums eine Bleibe. Während sie froh sind, überhaupt einen Job gefunden zu haben, machen andere das große Geld: vor allem die Rikschavermieter. In Asien sind nur die wenigsten Fahrer auch gleichzeitig Eigentümer ihres Gefährts. In Bangladesh sind es gerade einmal drei Prozent. 97 Prozent mieten sich ihr Arbeitsgerät von sogenannten »Mahajans«, die den Großteil der Einkünfte der Fahrer einstreichen. So ist verständlich, dass jeder von seiner eigenen Rikscha träumt. Aber für die meisten geht dieser Traum nicht in Erfüllung.

In Kathmandu wurde die Fahrrad-Rikscha erst in den 50er Jahren von Indien her eingeführt. Es waren Angehörige der Metzgerkaste, der Kasai, die als treibende Kraft hinter dem neuen Transportmittel standen. Sie suchten ein leistungsstarkes und schnelles Transportvehikel für die Belieferung ihrer Kunden mit der leicht verderblichen Ware. Heute sieht man jedoch nur noch sehr selten eine zu diesem ursprünglichen Zweck eingesetzte Fahrrad-Rikscha in den schmalen Gassen der nepalesischen Hauptstadt. Stattdessen steht auch in der

Himalaya-Metropole der Personentransport im Vordergrund. Rasch hatten die Kasai begriffen, dass sich durch die Vermietung der Fahrrad-Rikschas zusätzlich Geld verdienen lässt; und so stellen sie heute die Mehrzahl der Rikscha-Besitzer in Kathmandu. Zu vergleichbaren Konditionen wie ihre indischen Kollegen oder denen aus Bangladesh verdienen die aus den Bergdörfern der Umgebung saisonal nach Kathmandu kommenden Rikscha-Fahrer, mehrheitlich der Volksgruppe der buddhistischen Tamang zugehörig, zwar ihren Lebensunterhalt durch diese Dienstleistung, ein eigenes Gefährt aber kann sich aufgrund des Verhältnisses von Tagesumsatz zu Tagesmiete in der Regel auch von ihnen keiner erarbeiten.

Die durch die Organisationsstruktur bedingte Chancenlosigkeit der Rikscha-Wallahs zum sozialen Aufstieg entpuppt sich gleichfalls als ihr kontinuierliches Schicksal. Von Lao She's Beschreibung der aussichtslosen Lebens- und Arbeitsbedingungen des Pekinger Rikscha-Kulis Xiangzi in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts bis zur heutigen Realität hat sich kaum etwas zugunsten der Fahrer verändert. Weder ihre Gewerkschaften noch die alljährlichen Demonstrationen haben etwas daran geändert.

Strukturelle und technische Veränderungen

Für die Rikscha-Wallahs gibt es nur einen Ausweg aus der sich für sie anbahnenden Misere: die Regierungen zahlreicher asiatischer Länder müssten diesem Wirtschaftssektor die Aufmerksamkeit zuteil werden lassen, die ihm gebührt. Dass dabei ein Brite für sie Partei ergreift, klingt fast schon unglaubwürdig: Robert Gallagher war es, der in einer umfangreichen Studie über die Rikscha-Industrie Bangladeshs technische und strukturelle Empfehlungen zugunsten dieses Wirtschaftssektors abgab. So schlägt er Veränderungen beim Bau von Fahrrad-Rikschas vor, die ihren Betrieb wesentlich erleichtern und damit auch die Gesundheit der Fahrer schonen sowie den Fahrgästen mehr Komfort bieten würden. Vor allem aber müsse die Regierung bei ihrer Verkehrsplanung das Transportmittel Rikscha stärker berücksichtigen.

sichtigen und durch entsprechende Programme den Fahrern die Chance geben, auch Eigentümer ihres Gefährts werden zu können. Sonst könnte es passieren, dass Rikschas nicht nur in Bangladesh, Indien oder anderen asiatischen Staaten zunehmend aus dem Stadtbild verschwinden.

In Hongkong zum Beispiel hocken nur noch einige alte, unendlich zerbrechlich wirkende Chinesen auf den Fußbrettern ihrer Rikschas an der Fähranlegestelle und offerieren ihre Dienste den Touristen. Dabei besteht das Angebot jedoch nicht ernsthaft darin, den potentiellen Kunden über die Connaught Road oder die Harcourt Road entlang der Küste Hongkongs zu chauffieren, sondern vielmehr darin, die den romantischen Klischees der Fremden entsprechende Erscheinung sowie die leuchtend rot lackierte, peinlich gepflegte Rikscha als Fotomotiv bzw. als Kulisse für das Erinnerungsphoto anzubieten. Die ausgemergelten, sehnigen Alten, die ungeachtet ihrer vielen Lebensjahre »Rikscha-boys« genannt werden, haben das Bemühen, eine längst vergangene Zeit und Realität zu verkörpern, zu ihrem einträglichen Geschäft mit den Fremden gemacht. Von der längst vergangenen, klischeestiftenden Zeit, als das Heer der Rikschafahrer in Dimensionen von etlichen zehntausend den öffentlichen Personennahverkehr Hongkongs bewerkstelligte, retteten die »Rikscha-boys« lediglich eine auf Zelluloid bannbare Illusion in unsere mechanisierte und motorisierte Welt. Die Zeit der Rikscha ist hier vorbei, der Funktionswandel vom Transportgeschäft zum Fotomodell ist abgeschlossen.

Dies gilt nicht nur für Hongkong, wo vor mittlerweile zwanzig Jahren die letzte Rikschalizenz erteilt wurde, sondern auch für Singapore, wo Rikschas eine lange Tradition hatten. Im Zuge einer Modernisierungswelle zog der südostasiatische Stadtstaat schon frühzeitig alle nicht motorisierten Transportmittel aus dem Verkehr. Heute werden in Singapore nur noch wenige hundert Fahrrad-Rikschas betrieben.

Aber so einfach läßt sich die Rikscha offensichtlich nicht verdrängen. Allen staatlich initiierten Vernichtungsaktionen, Verdrängungsprozessen und Zugangsverboten in Jakarta, Delhi oder Dhaka zum Trotz, erlebt die Rikscha in diesen Tagen ein vielversprechendes Comeback. So tauchen im Zuge der wirtschaftlichen Liberalisierung Chinas seit Ende der 80er Jahre Fahrrad-Rikschas wieder verstärkt in Peking auf, wo sie während der Kulturrevolution als Symbol der Ausbeutung des Menschen durch den Menschen ausnahmslos verschwunden waren.

Und selbst in Europa erobert die Rikscha seit einigen Jahren Terrain, wenn auch nur in winzigen Enklaven und mehr als Kuriosum gedacht. In Gießen setzt eine findige Unternehmerin einige von Studenten betriebene Fahrrad-Rikschas ein, um ihren Kundenservice zu verbessern. In Prag chauffieren ebenfalls Studenten die Besucher der Stadt per Fahrrad-Rikscha zu den Kulturdenkmälern der Moldau-Metropole. Und auch in Berlin, München oder Köln kann man sich per Rikscha zu den Sehenswürdigkeiten radeln lassen. In Japan, dem Ursprungsland der Jinriksha, tauchte die bislang jüngste Modifikation des traditionsreichen Gefährtes auf. Ein bis zur Hüfte in der Tracht eines japanischen Rikscha-Kulis des beginnenden 20. Jahrhunderts gekleideter Roboter zog einen Passagier durch Tokio. Sollte dies womöglich die zukünftige Form des asiatischen Phänomens »Mann-Kraft-Maschine« sein?

Die Autoren der Ausstellung:

Walter Keller, geb. 1951, ist freier Gutachter, Journalist und Mitarbeiter der »Deutschen Stiftung für Internationale Entwicklung« (»Zentralstelle für Auslandskunde in der Vorbereitungsstätte für Entwicklungszusammenarbeit«). Er beschäftigt sich seit über 20 Jahren mit der Region Südasien wo er viele Jahre gelebt und gearbeitet hat. Von 1985 bis 2000 war er Chefredakteur der Zeitschrift »Südasien« (Bonn/Dortmund) und Geschäftsführer des »Südasienbüro«. 2000 war er Preisträger beim Fotowettbewerb »Dritte Welt im Bild«.

Dr. Thomas Hoffmann, geb. 1961, bildet am Staatlichen Seminar für Schulpädagogik in Karlsruhe Gymnasiallehrer für das Fach Geographie aus und ist Lehrbeauftragter am Institut für Geographie und Geoökologie der Universität Karlsruhe mit dem Themenschwerpunkt Asien. Zudem ist er Mitherausgeber der Zeitschrift »Geographie heute« und Redaktionsmitglied der Zeitschrift »Südasien«.