

Maenam Chao Phraya: Bangkoks Lebensader



© Thaihom Enterprises und Josef Burri 2017
Stand: 30.06.2017



Bangkok, unter den Einheimischen als Krungthep bekannt, hat sich in den Reiseführern einen neuen Beinamen zugelegt: "Big Mango". Früher firmierte die Stadt bei westlichen Besuchern noch unter der Bezeichnung "Venedig des Ostens". So ändern sich die Zeiten. Ständig im Fluss ist auch der Maenam Chao Phraya, die Lebensader der Stadt und Zentralthailands, und dies nicht nur im wörtlichen Sinn. Schon vor Jahrhunderten zwangen ihm die Herrscher einen neuen Kurs auf. Und so etwas Ähnliches schwebt auch den militärischen Machthabern des Jahres 2017 vor. Grundsätzlich wäre dagegen ja nichts einzuwenden, denn bloss etwa 14 Prozent seiner Ufer sind in Bangkok öffentlich zugänglich. Allerdings regte sich gegen das Mammutprojekt der Administration auch Widerstand, und zwar ausgerechnet von jenen, für die eine solche "Verschönerung" eigentlich gedacht ist: von den Bewohnern der Stadt. Wo liegt der Haken? Und lässt sich ein solcher Eingriff ins Stadtbild einfach von oben verordnen? Sozusagen ein klassischer Fall einer bestenfalls gut gemeinten, aber fehlgeleiteten Planung. Ähnliches liesse sich zum 459 Meter hohen Beobachtungsturm am Maenam sagen, den das Kabinett im Schnellzugsverfahren durchboxen möchte. Für 750 Baht sollen dereinst Touristen die trübe Aussicht auf Fluss und Stadt "geniessen". Die Militärregierung ist dabei, einen bleibenden "Abdruck" auf der Mango zu hinterlassen, koste es, was es wolle.



Abendstimmung am Maenam Chao Phraya

Bild: Conrad Schoeffter

Die "Mutter des Wassers"

Mitten durch Bangkok fließt der Maenam (Fluss, wörtlich "Mutter des Wassers") Chao Phraya. Den Zusatznamen "Chao Phraya", der höchste Ehrentitel für Normalsterbliche, erhielt die "Mutter des Wassers" unter König *Mongkut Rama IV.* im 19. Jahrhundert. Der Maenam bildet seit Jahrhunderten und noch immer gewissermassen die Lebensader des zentralen Siams und der Hauptstadt. Im Gegensatz zum Mekong (Maenam Kong) mit seinen 4842 Kilometern ist der Maenam Chao Phraya aber bloss 365 Kilometer lang. Seine Wasser teilen sich auf ihrer Wanderung Richtung Meer mehrmals, um dann wieder zusammen zu fließen. Die wichtigsten Nebenflüsse im Norden sind bedeutend länger: der Ping (590 Kilometer), der Wang (335 Kilometer), der Jom (555 Kilometer) und der Nan (627 Kilometer). Die Wasserfluten während der Regenzeit bringen fruchtbares Geschiebe mit sich und bewässern die Reisschale Thailands. Am Maenam Chao Phraya gedeihen die Königreiche von Ayuthaya, Thonburi und Ratanakosin (Bangkok), und auf seinen Wassern fuhren die Handelsschiffe ins Innere des Landes. Noch heute dient der Fluss dem Waren- und Personentransport; er ist eine beliebte Ausweichroute für Leute, die den dichten Strassenverkehr in Bangkok meiden wollen und deshalb die Linien- und Fährboote auf dem Fluss und in den Kanälen bevorzugen. Der Fahrkomfort ist allerdings bescheiden, und für die Anwohner bedeuten die Rauchschwaden der veralteten und zu wenig sorgfältig gepflegten Schiffsmotoren, der Lärm¹ und die Wellen eine erhebliche Beeinträchtigung ihrer Lebensqualität.

Wie der Fluss seinen Ochsenbuckel verlor

Der weltweite Handel der früheren Hauptstadt Ayuthaya blühte nur dank den Transportmöglichkeiten auf dem Wasser Richtung Meer. Zwischen dem 14. und 18. Jahrhundert fuhren hochseetaugliche Handelsschiffe in zwei bis drei Tagen nach Ayuthaya, das immerhin 80 Kilometer

¹ 2009 ergab eine Lärmmessung in verschiedenen Khloongs (Kanälen), dass die Boote mit einem Lärmpegel zwischen 82 und 114 Dezibel unterwegs sind. Dauerlärm über 85 Dezibel kann zu Gehörschäden führen.

von der Mündung entfernt lag, die zahlreichen Windungen des Flusses nicht mitgerechnet. Ursprünglich machte der Maenam Chao Phraya auch in Bangkok eine Schlaufe Richtung Westen (heute Thonburi), und zwar genau an der Stelle, wo später am gegenüberliegenden östlichen Ufer das historische Kerngebiet Bangkoks mit dem alten Königspalast und dem Wat Pho zu liegen kommen sollte. Diese Schlaufe glich dem Höcker des Buckelrindes und wurde deshalb auch "Ochsenbuckel" genannt.

Im 16. Jahrhundert liess der Ayuthaya-König *Chairacha*² einen schiffbaren Kanal bauen, der die Durchfahrt vom Meer in die Hauptstadt abkürzte. Aus dem Kanal wurde schliesslich der heute bekannte Verlauf des Flusses. Eine ähnliche Korrektur erfuhr der Maenam unter König *Song Tham*³ in Pathum Thani. Der Ochsenbuckel in Thonburi ist nicht verschwunden, denn seine Umrisse bilden die Kanäle Bangkok Noi und Bangkok Yai. Innerhalb des Buckels entstand gegen Ende des 18. Jahrhunderts eine städtische Ansiedlung, wo sich Bauern, Krämer und Bürokraten der herrschenden Klasse niederliessen. Obwohl stark vernachlässigt lässt sich hier der Charme einer längst vergangenen Zeit erahnen. Wie lange noch, ist allerdings ungewiss, denn der Druck der Hauptstadt und der Mangel an historischem Bewusstsein und an Verantwortung gegenüber dem überlieferten Erbe tragen zum Niedergang dieser einzigartigen Kanal- und Flusssiedlungen bei.



In den Klongs von Thonburi

Bild: Christian Grichting

Der Maenam Chao Phraya war 1893 auch Schauplatz einer der grössten Krisen Bangkoks und Siams, als Frankreich in kriegerischer Absicht mit zwei Kanonenbooten und einem Pilotboot trotz Gegenwehr nach Bangkok vordringen konnte, wo bereits ein weiteres französisches Schiff vor Anker lag. Zu allem Unglück für die Verteidiger der Stadt explodierte auf dem grössten Kriegsschiff der Siamesen schon beim zweiten Schuss eine Kanone. Die Gegenwehr brach in

² Regierungszeit: 1533/4 bis 1546/7. Er war der Halbbruder von König Borommaracha IV., der kurz nach der Thronbesteigung starb. Er liess dessen fünfjährigen Sohn umbringen, um selbst nach der Königskrone zu greifen.

³ Auch unter dem Namen Intharacha bekannt. Regierungszeit: ca. 1611 bis 1628.

sich zusammen. Der "Wolf" Frankreich trotzte dem "Lamm" Siam – so ein bekanntes Bild der Auseinandersetzung – mit einer Handelsblockade und militärischen Drohgebärden alle Teile östlich des Mekong sowie die Provinzen Battambang und Siem Reap und Teile des zu Siam gehörenden Fürstentums Nan ab; ausserdem musste Siam die damals horrenden Summe von drei Millionen französischen Francs als eine Art "Abfindung" bezahlen. Zuerst stehlen, und dann dem Dieb auch noch eine Prämie verleihen. Gerecht war dieses koloniale Diktum der Franzosen nicht. Die schmachvolle Erfahrung war nicht zuletzt der Auslöser für die erste Europa-Reise König *Chulalongkorn* im Jahre 1897 und für die Lancierung einer Überlebens-Diplomatie.

Die Stadt und ihre Kanäle

Da Bangkok praktisch auf Meereshöhe liegt, fliesst das Wasser bei heftigem Regen nur langsam weg. Die Lösung dieses Problems bestand deshalb aus der Schaffung von künstlichen Wasserläufen. Das im 18. und 19. Jahrhundert mit grösster Mühe und unendlichem Schweiß errichtete Kanalsystem Bangkoks erleichterte den Transport von Waren und Menschen, bildete einen Verteidigungsring um wichtige Stadtteile und diente als Abwasser- und Bewässerungssystem. Im 19. Jahrhundert spielte sich das Leben fast ausschliesslich auf dem und am Wasser ab. Da wo heute Hochhäuser stehen, breiteten sich Reisfelder aus. Die erste feste Strasse, die New Road (Charoenkrung Road), wurde 1861 angelegt. Die erste Brücke über den Maenam Chao Phraya, die Phra-Buddha-Yodfa-Brücke, folgte 1932.



Phra-Buddha-Yodfa-Brücke in Bangkok

Noch immer erstrecken sich auf Stadtgebiet 864 Kanäle (Khloong) über rund 1890 Kilometer. Doch die meisten haben ihre ursprüngliche Funktion verloren. Zahlreiche Kanäle wurden zugeschüttet und zu festen Verkehrswegen gemacht. Das „Venedig des Ostens“ verwandelte sich in einen „Moloch des Strassenverkehrs“. Andere Kanäle modern vor sich hin und dienen nicht mehr der Entwässerung, weil sie durch Strassen und Neubauten vom übrigen Drainagesystem

und vom Maenam abgeschnitten sind. Tonnen von Plastiksäcken⁴ und anderem Abfall blockieren die Wasserwege und Pumpstationen. Bei länger dauerndem Hochwasser wie im Jahre 2011 droht die Stadt in den stinkenden Fluten zu ertrinken. Nach wolkenbruchartigem Platzregen über mehrere Stunden kommt der Strassenverkehr zum Erliegen. Auch bei der früh einsetzenden Regenzeit vom Mai 2017 mit Niederschlagsmengen von 100 bis 170 Millimetern pro Stunde stand das Wasser bis zu 30 Zentimeter und behinderte an manchen Stellen das Vorwärtskommen. Die Kapazität des Drainage-Systems der Stadt ist auf 60 Millimeter Niederschlag pro Stunde begrenzt. Doch die Stadtverwaltung setzt ihre Hoffnungen nicht etwa auf die Kanäle und Rückhaltebecken, sondern auf riesige Abwassertunnel, die aber erst ab 2019 betriebsbereit sein werden. Ohne Pumpen wird es nicht gehen, da praktisch kein Gefälle Richtung Meer besteht.

In regenreichen Jahren stehen weite Teile der Stadt im Wasser (1983, 2009 und 2011), weil Fluss, Kanäle, Deiche und Drainagesystem die grossen Wassermassen nicht mehr aufzunehmen vermögen, oder der stark angeschwollene Fluss droht Stadt und Land zu überfluten (2006, 2008, 2010). Aus diesem Grund entstanden am Oberlauf Flutungsgebiete (in Thailand "Affenwangen" genannt), um den Abfluss des Wassers zu verlangsamen. Offensichtlich waren die mehr in den Köpfen von Politikern als in der Realität existierenden Affenwangen auch 2011 noch nicht gross genug, um all das überfliessende Wasser im Einzugsgebiet des Maenam Chao Phraya vorübergehend aufzuhalten.

Das grösste infrastrukturelle Problem Bangkoks ist also das Wasser, das im Übermass vorhanden ist, wenn die Flut aus dem Golf mit den Wassermassen in der Regenzeit zusammentrifft. Dann ertrinkt die Stadt, die heute teilweise unter dem Meeresspiegel liegt, in den Fluten. Durchschnittlich sinkt Bangkok pro Jahr um die zehn Millimeter ab. In den letzten Jahrzehnten pumpen viele Privateigentümer Grundwasser ab, was Bodensenkungen zur Folge hatte. Ebenso negativ wirkt sich der Bau von Wolkenkratzern aus. Das Wasser staut sich vor allem in Wohnbezirken und kaum auf den meist höher gelegten Verkehrswegen. Wenn die Vorhersagen der Wissenschaftler über den Treibhauseffekt zutreffen, wird ausserdem der Meeresspiegel ansteigen. Die Folgen dieser Kombination von Bodensenkung und erhöhtem Meeresspiegel kann man sich unschwer vorstellen: In dreissig bis fünfzig Jahren wird die "Grosse Mango" komplett im Wasser stehen, und die Stadt kann dann wieder zu ihrem alten Namen "Venedig des Ostens" zurückkehren.

Die problematische Promenade am Maenam

2015 machte ein von ganz weit oben, nämlich vom Premierminister unterstütztes Projekt die Runde: eine 57 Kilometer lange und zwölf Meter breite Promenade am oder über dem Fluss, die sich Velofahrer und Fussgänger teilen sollen. Dazu wurde eine Machbarkeitsstudie erstellt. Konkret schreitet die Planung für eine Promenade voran, deren Länge mit je sieben Kilometern auf beiden Seiten des Flusses (zwischen der Rama-VII- und der Pin-Klao-Brücke) angegeben wird. Der Bau soll auf der Thonburi-Seite in diesen Tagen beginnen. Das Mammutprojekt unter dem Namen "New Landmark of Thailand" soll zwischen fünf und 14 Milliarden Baht kosten (je nach Quelle und Entwicklungsstand des Projektes unterschiedliche Angaben). Manche Details halten die zuständigen Behörden unter Verschluss.

Nicht zuletzt deshalb regen und organisieren sich zahlreiche skeptische Stimmen. Sie setzen sich gegen die visuelle Umweltverschmutzung zur Wehr und fordern die Erhaltung der gewachsenen Stadtteilstrukturen sowie den Schutz und die Renovation des baulichen Erbes am Fluss,

⁴ Gemäss Regierungsangaben aus dem Jahre 2016 "verbraucht" jeder Thai täglich acht Plastiksäcke. Bangkoks 13 Millionen Einwohner produzieren täglich 13'000 Tonnen Abfall.

vor allem zwischen der Taksin-Brücke und dem River-City-Shopping-Komplex; hier befinden sich die Gebäude der ehemaligen Zollverwaltung und der Post, die Harun-Moschee und die Mariae-Himmelfahrt-Kathedrale (Assumption Cathedral) sowie renommierte Kunstgalerien. Auch die Bewohner von zwölf Stadtteilen am Maenam sollen der Fussgänger- und Velo-Bahn weichen; sie kämpfen um ihr Bleiberecht und wollen wenigstens bei der Ausarbeitung des Masterplans mitreden. Andere Votanten halten die Verengung des Flusses für einen ökologischen und verkehrstechnischen Unsinn. Mit der Errichtung einer 3,7 Meter hohen Betonmauer gegen das Hochwasser und von Pfeilern im Fluss werde der Charakter des Flusses komplett zerstört. Die Vertreter der Luxus-Herbergen am Fluss fürchten um ihren Ruf als "Riverside Hotels". Die Gegnerschaft umfasst über 40 Organisationen, die sich dem Mammutprojekt entgegenstemmen. Doch die Opposition scheint angesichts des autoritären Charakters, mit dem das Projekt vorangetrieben wird, chancenlos. Kein gutes Szenario, weder für den Maenam noch für die Partizipation breiter Bevölkerungskreise an der politischen Entwicklung des Landes.

Wasserhyazinthen: schön, lästig, nützlich

Gefahr droht dem Fluss auch von den üppig wuchernden Wasserhyazinthen stromaufwärts. Sie behindern die Entwässerung, den Schiffsverkehr und die Fischerei. Die Pflanze ist in der Amazonas-Region heimisch und kam 1901 wegen ihren dekorativen Blüten aus Java nach Siam. In der Zwischenzeit ist sie zu einer lästigen Plage geworden. Trotz den regelmässigen Säuberungsaktionen kehren die Pflanzenteppiche zurück. Der einst willkommene Fremdling lässt sich nicht mehr eliminieren und wird zum Eindringling. Aus diesem Grund wurden Überlegungen für eine neue Strategie im Umgang mit der Pflanze angestellt: Wasserhyazinthen sind essbar und können zu Viehfutter verarbeitet werden. Sie bilden eine Art Filter in Kläranlagen, da sie in der Lage sind, giftige Substanzen zu absorbieren. Aus Fasern der Wasserhyazinthe entstehen Möbel, Körbe, Taschen und Papier. Schliesslich eignet sich die Pflanze auch zur Herstellung von organischem Dünger, Ethanol und Gas, wobei die Produktionskosten im Vergleich zu herkömmlichen Produkten noch zu hoch sind.



Bootsparade auf dem Fluss anlässlich des 60. Jahrestags der Thronbesteigung des Königs im Jahre 2006
Bild: Bureau of the Royal Household