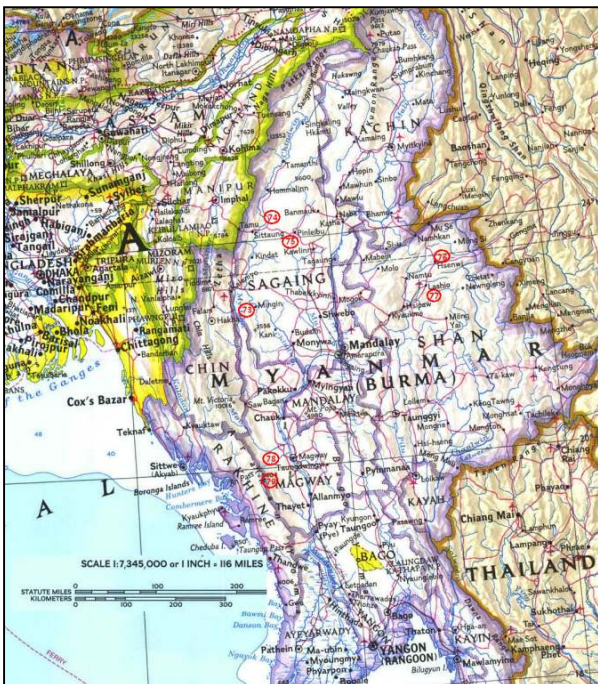


## Eine Brückenreise durch Myanmar

Hier in Kyar Bin ist es sechs Uhr morgens. Die Sonne geht auf und mit Aiklian, meinem Shan-Burmesischen Kollegen, beginnen wir die Endmontage unserer Brücke Nummer 73 in Myanmar (Burma) und Nummer 651 in der Welt. Wir sind auf einer typischen Endmontage-Tour – das bedeutet, sieben Brücken in zwölf Tagen aufzustellen, Reisen von Ort zu Ort inbegriffen.

Trotzdem haben wir es nicht eilig. Für uns ist das der natürliche Fluss der Arbeit. Während wir nämlich eine Brücke abschliessen, sind die Abgesandten der Dörfer bei der nächsten Brücke bereits hier. Sie warten darauf, uns mitzunehmen und so werden wir weitergereicht von Dorf zu Dorf quer durch Myanmar.



Von hier im Nordwesten des Landes an der Grenze zu Indien werden wir quer in den Nordosten gehen an die Grenze zu China, dann hinunter nach Magway im Südwesten und schliesslich zurück nach Yangon. Insgesamt etwa zweitausend Kilometer.

An jedem Ort warten Hunderte von Familien darauf, ihre Brücke fertig zu sehen. Mehrere Wochen zuvor haben sie schon die anstrengendste Arbeit erledigt: Sie haben Sand und Stein zusammengetragen, die Aushube gegraben, die Stahlstrukturen transportiert. Sie haben alles vorbereitet, danach ist für ein paar Tage mein Kollege Aiklian aufgetaucht und mit ihm haben sie die Betonierarbeiten gemacht.



Dann haben sie während dreier Wochen geduldig gewartet, dass der Beton härtet. Unterdessen hatten sie Zeit, alle Stahlplatten und Bodenrahmen neu zu malen und die Rampen fertig zu stellen. Diese können riesig sein, vor allem in Gegenden mit Flutgefahr in der Monsunzeit. Dort werden die Pfeiler auf bis zu sechs Meter hohe Brückenköpfe gestellt.

## Der Tag der Magie

Gestern haben wir die Pfeiler und Tragseile der ersten Brücke aufgestellt, eine hübsche von 100 Metern Spannweite. Nun ist alles startbereit. Die Leute können nicht glauben, dass heute Nachmittag ihre Mühen, die Ihnen der Fluss bereitet, ein Ende haben werden. Sie sagen, es sei wie Magie. Aiklian teilt ihnen in der Morgenrede alles über Sicherheit und unsere Abläufe mit. In wenigen Minuten werde ich mit ihm auf dem Brett sitzen, das über beide Tragseile gelegt ist und unsere Arbeitsplattform darstellt. Dann werden wir mit Hilfe von Hanfseilen und starken Bauernarmen zu den Pfeilerspitzen hochgezogen werden.



Von dort aus werden wir auf den Tragseilen entlangrutschen, bis wir den gegenüber stehenden Pfeiler erreichen. Unterwegs werden wir jedes Hängerseil an dessen markierter Position festmachen. Die Männer unter uns bringen das nächste Hängerseil mit seinem Bodenrahmen sowie die nächste Stahlplatte. Andere Männer machen die Schrauben fest.



Etwa alle sechs Minuten bewegen wir uns zwei Meter weiter vorwärts, und so werden wir etwa fünf Stunden brauchen für diese Brücke von 100m. Der Anfang ist jeweils etwas langsamer, bis die Bauern jeden Schritt kennen.



Es wird extrem heiss sein, typisch für diese Region hier im April und Mai. Das Radio sagt, es wird 43 Grad heiss, aber fünfzehn Meter hoch in der Luft könnte es bei einer leichten Brise etwas weniger sein.

Dies ist nur die erste in dieser Serie von sieben Brücken. Die Emotionen entlang einer solcher Reise gehen hoch und runter, verständlicherweise. Man kann dies nur mit einem mental und emotional stabilen Partner tun. Im Allgemeinen lebt man dabei das Glück, so vielen Menschen helfen zu können, und in so kurzer Zeit. Doch man erlebt auch die gnadenlose Hitze, den Regen und den Schlamm in der Regenzeit, die harte Arbeit, den ungesunden Schlaf an ständig verschiedenen Orten, die erschöpfenden Reisen, und die unvermeidbaren technischen und menschlichen Schwierigkeiten. Doch jetzt gerade fühle ich mich gut, und heute Nachmittag werde ich mich noch besser fühlen, wenn die grösste und schwierigste Brücke dieser Serie fertig ist.

## Auf dem Wasser laufen

Wir haben um sieben Uhr begonnen und die Montage um den Mittag herum beendet. Zwei Stunden später waren die Seitenseile fürs Gelände gespannt und das Aufräumen erledigt. Die Leute haben super gearbeitet, wie so oft hier. Die Hitze war überwältigend. Während den fünf Stunden auf dem Brett oben haben uns die



Bauernfrauen unaufhörlich Flaschen mit Kokosnusswasser und etwas Zitronensaft hochgereicht: Fünf Liter Kokosnuss in fünf Stunden, für jeden von uns beiden. Und ohne auf die Toilette gehen zu müssen.

Unser menschlicher Körper ist wunderbar, staune ich so oft. Deshalb versuche ich den besten Nutzen daraus zu machen, den ich mir vorstellen kann: mich nieder beugen, um Brücken zu erheben.

Die Zeit des Abschieds ist gekommen. So geht es immer im Leben eines Brückenbauers: Hallo sagen, mit den Menschen arbeiten, Abschied nehmen. Einige der Dorfbewohner sind zu unserer Verabschiedung gekommen, viele lachen, andere haben Tränen in den Augen. Je nach Ort schenken sie uns, was sie haben: Flaschen voll wildem Honig oder Sesamöl, Früchte, Erdnüsse, Bohnen. Ein neues Hemd oder Longyi. In einem Dorf von Uzis (Elefantenführer) ein Stück blaues Tuch, um mir daraus eine neue Tasche zu machen. In einem Dorf von Holzarbeitern einen Lehnstuhl aus Edelholz, für den Fall, dass ich ihn je irgendwo aufstellen könnte.

So wie es meine Gewohnheit ist, sage ich mein eigenes kleines Adieu von den argentinischen Röhren und den Schweizer Seilen. Heute beginnt ihr neues Leben hier an diesem fernen Ort. Es fühlt sich an, als ob ich einen Teil von mir selbst zurücklasse, und es berührt mich wie beim ersten Mal. Werden sich die Leute um euch kümmern? Werden sie eure Schönheit sehen und euch lieben für was ihr darstellt, so wie ich es tue? Niemand hier weiss, wo diese Röhren und Seile geboren worden sind, wer sie geschaffen hat.

Oder wer für ihre Ankunft im Lande Geburtshilfe geleistet hat, nach einer komplizierten Reise über die Meere und durch den Zoll. Oder wie wir sie in unserem Schweiss-lager geformt haben, mit Geschick und viel Hingabe, so dass sie vereint in einer Brücke fähig sind, ihrer lebenslangen Aufgabe ausgesetzt zu sein: Standfest zu sein und allen Menschen und Tieren einen Dienst zu erweisen, die ihres Weges kommen.



Heute werden sie die Kinder rennen und überglücklich rufen hören: "Schau, ich *laufe* auf dem Wasser!"

## Transportmittel

Eine Brückenreise erfordert eine präzise aber auch flexible Koordination, damit Aiklian und ich es ebenso wie Hunderte von Bauern schaffen, uns am rechten Tag zur rechten Zeit an der entsprechenden Brücke zu treffen.

Die Abgesandten transportieren uns auf den Fahrzeugen, die sie finden können: Oft im Wagen des Chefmönchs des lokalen Klosters oder eines Händlers, oder auf einem alten Lastwagen, oder schlichtweg auf Mopeds. Diese ergeben dann eine Kette von zehn Mopeds für alle Säcke mit Werkzeugen, Schrauben, Seilklemmen – auf ihnen überqueren wir ganze Berge und Wälder.

Für die Langstrecken-Abschnitte benutzen wir öffentliche Verkehrsmittel. Auf den mächtigen Flüssen Ayeyarwaddy oder Chindwin etwa reisen wir auf öffentlichen Booten, was zehn und mehr Stunden Bootsahrt bedeutet.



In den vergangenen Jahren haben wir auch die alte Eisenbahn benutzt, vor allem von Mandalay in Richtung Norden zu Orten in Sagaing oder im Kachin-Staat. Aber nun werden bessere Strassen gebaut und bessere Busse dehnen ihre Reichweite aus.

So ist es nun hauptsächlich „Brückenbau per Bus“, wie wir es nennen. Das hat zahlreiche Vorteile: Es ist sehr effizient und günstig, mit Fahrern, die ihre Strasse kennen, ohne Kosten und Kopfzerbrechen für Fahrzeugunterhalt, ohne Erlaubnisse des Ministeriums für Transport und Nummernschild-Erneuerung.



In diesem grossen Land ist eine Busreise schnell einmal vierzehn Stunden lang. Auf einem Tagesbus versuche ich, administrative Arbeiten auf meinem Laptop zu erledigen, so weit wie die beiden Batterien halten, mit Musik in den Ohren, um die unausstehlichen TV-Shows auszublenden. Auf einem Nachtbus nutze ich die Zeit zum Nachdenken oder zu etwas, das Schlafen ähnelt. An der Busstation unserer Destination holen uns die Dorfbewohner ab und weiter geht's.

## Der Einsatz der Leute

Ich habe grössten Respekt vor den Landbewohnern für ihren Einsatz. Ich werde nicht müde, darauf hinzuweisen, vor allem im Westen, dass diese Brücken von den Bauern gebaut werden.

Sie räumen das Land, graben den Boden, brechen den Fels. Dies mit den Werkzeugen, die sie auf dem Feld benutzen: Machete, Axt, Hacke, Schaufel, Hammer und Pickel. Von Hand tragen sie 120 bis 400 Tonnen Sand, Kies und Stein zusammen, je nach Brücke.



Aber nicht alle Dörfer haben das Glück, den nötigen Sand oder Stein in ihrem Fluss zu finden. So müssen sie diesen manchmal Stunden weit entfernt kaufen gehen. Das kann bis zu 2 Millionen Myanmar Kyats kosten (knapp 2000 Schweizer Franken).



In diesem Land haben die Bauern, ungleich jener in Indonesien oder Ecuador, keine grosszügige Holcim Zementfabrik, die ihnen mit dem Zement hilft. Sie müssen ihn kaufen. 500 Säcke für eine der grössten Brücken können so bis zu 3000 Franken kosten.



Sie finden auch einen Lastwagen, um ihr komplettes Brückenset in Yangon abzuholen, wo wir die Pre-Fabrikation machen. Ein solcher Transport kann 250 bis 2500 Franken kosten, je nach Distanz. Um es etwas bildlicher zu sagen, die Distanz von Yangon zu den am weitesten entfernten Dörfern ist so gross wie jene von Italien nach Polen, oder von Ecuador nach Venezuela.



Idealerweise koordinieren wir das Timing, um zwei oder drei Brücken auf denselben Lastwagen in dieselbe Region zu laden, damit die Dörfer die Kosten teilen können. Wir laden alle Komponenten auf, ohne Verwechslungen der Sets und ohne etwas zu vergessen. Am Ende der ganzen Serie packen wir unsere übrig gebliebenen zweihundert Kilo an Werkzeugen in den Laderaum eines Buses und kehren zurück nach Yangon.

Für eine Brücke von hundert Metern Spannweite, müssen die Dorfbewohner somit im entferntesten und ungünstigsten Fall bis zu 9000 Franken ausgeben. Das ist eine riesige Summe Geld für sie, doch solch grosse Brücken in Myanmar nützen zweitausend Haushalten und mehr. Sie sammeln das Geld bei allen Familien, denen die Brücke nützt: Viele geben drei bis fünf Franken, was etwa zwei Tagen Arbeit entspricht. Wem es etwas besser geht und wer eine gute Tat tun will, spendet etwas mehr. Manchmal spendet ein reicher Kaufmann in einem nahen Städtchen eine grössere Summe. Gewöhnlich helfen auch die Mönche sehr viel. Wir wissen nicht wie, aber die Leute schaffen es immer, alles zusammenzutragen, und wir hören die Geschichten erst im Nachhinein.

Ein Beispiel: Die Bewohner an der zweiten Brücke der aktuellen Serie konnten keinen Lastwagen in ihrer weit abgelegenen Gegend finden. So gingen sie und mieteten einen direkt in Yangon. Schlechte Idee. Zu ihrem Leid, nach etwa 80% der Dreitagesreise irgendwo im tiefen Wald nördlich von Monywa hat sich der Yangon Fahrer schlussendlich geweigert, auf dieser schrecklichen und unbekanntem Strasse weiterzufahren. Die unglücklichen Dorfabgesandten hatten keine andere Wahl als einen Kran und noch einen Lastwagen suchen zu gehen und zwanzig Tonnen mitten im Wald abzuladen und wieder aufzuladen.

Oder hier in Kyar Bin, wo der jetzige Industrieminister von Myanmar eine Beziehung zur Region hat. Aus seiner eigenen Tasche hat er den Zement für die Brücke und die Transportkosten bezahlt. Keine Show, keinen Namen, nur eine gute Tat. Genau so wie all jene, die auf irgendeine Weise bei den Brücken mithelfen, allen voran der einfachste Bauer mit seiner Muskelkraft und seinen drei Franken.

## Die rechte Hand

Es ist ein Gedanke wert: Keine Familie, keine Ansprüche, keinen Profit. Stattdessen totaler Einsatz und Hingabe. Was für eine Art Mensch lebt so? Nicht nur für einen Monat, aber für zahlreiche Jahre. Und unter welchen Umständen.

Aiklian ist so ein Mensch, und er ist meine rechte Hand in Myanmar, seit dem Beginn vor sechs Jahren. Weil er sowohl der Shan-Sprache wie des Burmesischen mächtig ist, kann er mit den Bewohnern des ganzen Landes reden, und diese respektieren ihn. Er ist 41-jährig, noch ledig und will keinen Monatslohn. Ohne danach zu fragen, erhält er alles Nötige von den Bauern unterwegs, von unseren Freunden in den Städten oder den Schweizer Familien, die uns seit je her unterstützen.



Mit der Erfahrung, die er über die Jahre an meiner Seite gewonnen hat, macht Aiklian jetzt Vieles alleine. Man muss sich diesen unscheinbaren Mann vorstellen, ganz allein, wie er im Bus quer durch Myanmar hin- und herfährt, wieder und wieder. Wegen diesem Mann haben jetzt eine halbe Million Burmesen ein besseres Leben.

Jede Tour, die ich mache, macht er drei Mal: zuerst geht er an die Orte, um deren Topografie auszukundschaften sowie mit der Bevölkerung zu reden. Die zweite Tour ist zum Betonieren. Die Dritte dann mit mir für die Endmontage. Doch viele Reisen sind vergeblich: Für jede Brücke, die wir bauen, schauen wir wohl bis zu drei Orte an, wo keine gebaut werden kann, je nach Land und Provinz. Die Hauptkriterien sind das Engagement der Bevölkerung, Anzahl der bedienten Familien, Topografie, Transport. Aiklian war schon in allen Regionen des Landes und dort in den hintersten Ecken. Ich würde sagen, wenige Leute im Land kennen dessen Geografie so gut, wie er das tut.

Doch wieso führt ein Mann ein solches Leben, tagein, tagaus? Geduldig, tapfer, konsequent. Eines Tages werde ich seine erstaunliche Geschichte erzählen.

### Ein Brief in Mandalay

Wir haben nach dem Bau der ersten drei Brücken Mandalay erreicht. Morgen werden wir einen Bus in den Nordosten des Landes nehmen, in den nördlichen Shan State, an die Grenze zu China.



Kyun Shwe War, Sagaing



Thinnitaw, Sagaing

Hier in Mandalay haben sie Internet, und unter den Mails ist eins vom Industrieminister, der eben seine Hilfe für die Brücke vor vier Tagen beigetragen hatte. Irgendwoher hatte er meine E-mail Adresse, um mir seinen Brief aus der Hauptstadt Nay Pyi Taw zukommen zu lassen:

“Lieber Toni, diesen Brief schreibe ich voller Emotion und mit einer Melodie im Herzen...“, und weiter unten: “Die Dorfbewohner werden sehr dankbar sein und Sie in ihrem tiefsten Herzen bewahren, wann immer sie die Brücke benutzen ...”.

Ich weiss nicht, wie viele hundert Briefe ich in den vergangenen 27 Jahren an Minister und andere Regierungsbeamte in dreizehn Ländern geschrieben habe, mit der Bitte um alle möglichen Erlaubnisse und Hilfen. Doch nie habe ich so einen tief empfundenen Brief von einem Minister erhalten.

## Eine verpasste Chance

Was heute geschehen ist, passiert mir nicht oft, vielleicht einmal oder zweimal pro Land. So wie heute in Myanmar. Um acht Uhr morgens haben wir den Bauort erreicht, etwa zwei Stunden von Lashio entfernt. Die Bodenplatten-Stahlrahmen waren ausgelegt, aber nur zur Hälfte gemalt. Die Holzverschalung und Sandsäcke waren noch nicht entfernt worden. Und das Wichtigste, kein Mensch da. Nicht ein einziger Bauer. Natürlich hatte Aiklian sie benachrichtigt für die heutige Montage, doch aus irgendeinem verrückten Grund schienen sie sich nicht zu kümmern.



So taten wir, was wir in so einem Fall tun: Wir warteten eine Stunde, während jemand die Leute zusammentrommeln ging. Etwa zwanzig tauchten auf, obwohl wir wenn mindestens achtzig brauchen. Wir erinnerten sie daran, dass dies hier eine Ehrenabmachung war. Dass wir unseren Einsatz geben und die Leute ihren. Wir verschwenden keine Zeit, weder ihre noch unsere. Denn morgen wartet in Magway die nächste Brücke mit hunderten von Menschen und übermorgen eine weitere.

Sie waren überrascht, dann dachten sie, wir spielten nur etwas vor, dann versuchten ein paar lokale Beamte eine Rechtfertigung und uns zu überreden. Schliesslich blieben alle nur traurig zurück. Wir werden in ein paar Wochen oder Monaten zurückkommen, wenn wir uns um die anderen Brücken in der Warteliste gekümmert haben.

## Die letzte von sieben

Gestern Mittag sind wir in Minbu angekommen im Nachtbus von Lashio. Und heute um elf Uhr stand die sechste Brücke fertig, nahe der Bergkette zwischen den Provinzen Magway und Rakhine im westlichen Myanmar. Von dort trugen uns die Dorfbewohner auf ihrem kleinen Lastwagen während zwei Stunden zur siebten und letzten Brücke dieser Tour.



Kyun Pyar, Magway

Dort warteten die Leute ungeduldig, vielleicht 200 Männer, Frauen und Kinder. Noch am selben Nachmittag haben wir die Tragseile gemessen, markiert, über den Fluss gezogen, auf die Pfeiler gehoben und an den Anker befestigt.





Jetzt von sieben bis neuen Uhr abends schneiden wir noch die Hängerseile, gleich hier am Ufer.

Dieser sorgfältige Prozess braucht etwa zwei Stunden. Die Leute haben einen kleinen Generator und Lampen mitgebracht. Ich markiere die Längen. Während Aiklian jedes der 36 Seile abbindet und mit einer Trennscheibe schneidet, habe ich jeweils drei freie Minuten dazwischen. Ich benutze sie, um ein paar weitere Zeilen dieser Geschichte zu schreiben, 36 Mal.

Morgen um zwei Uhr Nachmittags sollten wir fertig sein mit der Brücke hier, und am Abend werden wir einen weiteren Nachtbus nehmen nach Yangon. Sechs von sieben Brücken fertiggestellt, 35'000 Menschen bedient.



*„Was immer du tust“, hat Gandhi geschrieben, „ist unbedeutend im grossen Ganzen gesehen. Und dennoch ist von entscheidender Bedeutung, dass du es tust.“*

Ich staune ständig wieder, was für eine sehr seltene Chance es ist, auf diesem Planeten zu sein – und wie überaus kurz und kostbar unsere Zeit hier. Die Brücken, gebaut aus Geschenken und Resten, aus Liebe und Opfern so vieler, drücken meinen höchsten Wunsch aus: Ich bin ein Mensch. Ich will dessen würdig sein.



Let Pan Ta Khar, Magway