

Mosambiks Norden und Süden werden durch eine zweite Brücke über den Zambezi verbunden

Der Fluss – die Brücke – die Einheit

Schon Samora Machel träumte von ihr. Der Brücke über den Zambezi. Am 1. August 2009 wurde die neue Brücke eingeweiht. Petra Aschoff berichtet.

Von Petra Aschoff

Wieder fahren wir in Richtung Fluss – dem Zambezi entgegen, der sich auf 2.574 km Länge durch sechs Länder des Südlichen Afrika zieht. Seine Quellen liegen in Sambia und er verbindet mit seinem Wasser, das durch zahlreiche Nebenflüsse gespeist wird, Sambia, Angola, Namibia, Botswana, Zimbabwe und letztendlich Mosambik, bevor er sich in den Indischen Ozean ergießt. Sein Einzugsgebiet umfasst 1.332.574 km². Auf den letzten 130 km bildet er ein riesiges Delta, ein fisch- und vogelreiches ökologisches Paradies in dem circa 150.000 Menschen leben. Der Distrikt Chinde macht einen großen Teil dieses Deltas aus und dort arbeite ich, seit 2002 in kürzeren und längeren Einsätzen. Oft mussten wir den Zambezi überqueren. Anfangs noch mit unglaublichen Spektakeln beim Kampf um einen Platz auf der altersschwachen Fähre, später dann auf den zwei neuen Fähren, die vom mosambikanischen Militär gemanagt wurden.

Doch heute ist alles anders. Bisher galt es, früh aus Quelimane, der Provinzhauptstadt Zambezas, loszufahren, um einen der vorderen Plätze in der Schlange für die Fähre zu ergattern, die um 7 Uhr von Caia aus, also auf der Sofala-Seite, startete und eine halbe Stunde später in Chimuara auf der Zambezia-Seite ankam. Mit einem PKW hatte man gute Chancen. Die LKW mussten oft tagelange Wartezeiten in Kauf nehmen, weil die Kapazitäten und die Fahrzeiten begrenzt waren, was den Transport verderblicher Waren auf diesem Weg unmöglich machte.

Wie oft saßen wir, von Chinde kom-

mend, auf heißen Kohlen: erreichen wir die letzte Fähre? Oder müssen wir in dem tristen Ort Caia in einer mückenverseuchten Pension die Nacht verbringen? So viele Erinnerungen an Wartezeiten, an das Meditieren beim Blick auf den Fluss, an das ewige Schauspiel der Be- und Entladung der Fähre: erst die LKW, dann die PKW und erst zum Schluss die Menschen mit ihren Fahrrädern und Frachten. Vorbei an den Schlangen der Wartenden, die nur auf das Signal der Soldaten warten, um auf die Fähre zu stürmen und einen Platz zu ergattern – Wind und Sonne ausgesetzt. Den Gestank der Dieselmotoren in der Nase. Oft von Spritzwasser attackiert.

Aber heute: Mit dem wohligen Kick eines Espresso an der neuen Tankstelle an der EN1 in Caia genossen, mit Luna, meiner Schäferhündin an meiner Seite in dem nagelneuen 4x4 Geländewagen und meiner Lieblingsmusik im CD-Player fahre ich auf Mosambiks einziger Nord-Südverbindungsstraße, der EN1 in Richtung Norden der Brücke entgegen. Die Straße – in Caia noch volksnah mit Verkaufständen zu



Ankunft der Fähre in Chimuara ... die Menschen zuletzt



Der 710 m hohe Bogen über den Hauptstrom des Zambezi bei Chimuara

beiden Seiten – hübscht sich plötzlich mit Leitplanken zu beiden Seiten auf und führt uns in einen leichten Rechtsbogen, einen Blick auf die anmutig wirkende Konstruktion erlaubend, in luftige Höhen zur Brücke hin. Ein kurzer Stopp an der Zahlstation, die Kassiererin in schmucker Uniform strahlt gute Laune aus – wohl wegen der vielen positiven Kommentare über „ihre“ Brücke und reicht uns eine Quittung über 100 Meticais, die wir als Brückenzoll pro PKW und pro Überquerung zahlen, was dem bisherigen Preis der Fähre entspricht. Und dann – der weite Blick über die Brückenkonstruktion, über den Fluss bis hin zu den Bergen, über den mächtigen Zambezi, der Inseln bildet, wie es ihm gefällt, der sein Bett mit jedem Hochwasser neu gestaltet. Erst aus dieser Höhe wird die Dimension des heute ruhig hinfließenden Stromes deutlich. Wie oft habe ich den Fluss schon vom Ufer aus betrachtet, aber die Grandiosität zeigt sich erst aus der Höhe. Wie gut, dass die Brücke breit ist und wenig Verkehr

Foto: Petra Aschoff

Foto: Petra Aschoff



Foto: Petra Aschoff

Brücke komplett: ... und nun ist sie in Betrieb

herrscht, so kann ich langsam fahren, den Blick schweifen lassen, anhalten, schauen, staunen – Ausblicke, ermöglicht durch eine technische Meisterleistung, die hier vollbracht wurde: Eine Träger-Konstruktion mit einer Länge von insgesamt 2.276 km auf 18 Pfeilern, die von der WSP Group konzipiert wurde. Der höhere Teil über den Hauptkanal misst 710 m, an den sich eine flachere Brücke über die Überflutungsflächen mit einer Länge von 1.666 m anschließt. Die Brücke bietet mit 16 m Platz für zwei Fahrspuren und beidseits gesicherte Wege für Radfahrer und Fußgänger. Brücke der Einheit sollte sie heißen, weil sie Nord- und Süd-Mosambik verbindet, weil die für die Entwicklung so wichtigen Transporte nun wesentlich rascher und mit verlässlichen Zeitplänen ausgeführt werden können.

Doch, so langsam ich auch fahre, die 4,2 km modernster Straße enden und ich befinde mich nach dem Höhenrausch des technischen Fortschritts sehr rasch wieder in der mosambikanischen Normalität: auf einer engen, löchrigen und ausgefranzten Asphaltstraße – ohne Sicherung für die Fußgänger, wo viele Autos trotzdem mit 100 km/h an spielenden Kindern vorbeirauschen und Unfälle an der Tagesordnung sind.

Rasche Rückkehr aus dem Traum und es drängt sich der Gedanke auf, dass dies ein gutes Bild für die Situation im Lande ist, für die Realität der Menschen: Immer wieder gibt es Inseln des technischen Fortschritts in einem Meer von Unzulänglichkeiten. Und doch – für alle, die am Fluss leben, bedeutet die Brücke eine Erleichterung, weil sie den Fluss zu jeder Tages- und Nachtzeit überqueren können, ohne von der Fähre abhängig zu sein. Für alle Transporteure im Lande ebenso.

Die Brücke verbindet Nord und Süd, sie symbolisiert aber auch den Fortschritt. Sie war ein Traum, den schon der erste mosambikanische Staatspräsident Samora Machel träumte, mit dessen Realisierung er 1979 begann, die aber auf Grund des Destabilisierungskrieges nicht vollendet werden konnte. 30 Jahre später, unter der Präsidentschaft von Guebuza, konnten die notwendigen internationalen Geldzusagen erreicht werden. Die Baukosten von insgesamt 81,3 Mio. Euro wurden durch die EU (30 Mio. €), Italien (20 Mio. €), Schweden (18,3 Mio. €) und die mosambikanische Regierung (13 Mio. €) aufgebracht. Japan stellte für Studien und begleitende Maßnahmen weitere 9 Mio. € bereit. Für Ent-

würfe, Kostenplanungen, Bauverträge und Bauüberwachung zeichnete sich die WSP Group verantwortlich. Mit der Bauausführung wurden die portugiesischen Firmen Mota Engil und Soares da Costa betraut. Der Zeitrahmen wurde fast eingehalten, die Bauarbeiten begannen im März 2003 und wurden im Juli 2009 abgeschlossen.

Am 1. August 2009 wurde sie durch Armando Emilio Guebuza eingeweiht und auf seinen Namen getauft. Zahlreiche Politiker und Würdenträger reisten vom Norden und vom Süden nach Zambezia, um den feierlichen Moment mitzuerleben, traditionelle Regulos führten Zeremonien auf beiden Seiten der Brücke aus und einige meiner Kollegen aus dem Chinde-Distrikt waren ebenso eingeladen, wie die Verwaltungschefs aller umliegenden Distrikte. So wurde die Einweihung zu einem Volksfest im Zentrum des Landes, das Nord und Süd sowie Moderne und Tradition verband.

Petra Aschoff arbeitete sieben Jahre für die Deutsche Welthungerhilfe in Mosambik, zuletzt als Leiterin von Projekten zur Katastrophenvorsorge