

Navigation on the Ganges

Objekttyp: **Abstract**

Zeitschrift: **Geographica Helvetica : schweizerische Zeitschrift für Geographie = Swiss journal of geography = revue suisse de géographie = rivista svizzera di geografia**

Band (Jahr): **20 (1965)**

Heft 4

PDF erstellt am: **05.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ferner darf mit Transporten von Steinen aus den Rajmahal-Bergen für Straßenbauten in Nord-Bihar gerechnet werden.

Vor allem für Nord-Bihar wird die Wiederaufnahme der Ganges-Schifffahrt einen erheblichen Vorteil bringen, da dieses Gebiet vom Eisenbahn- und Straßenverkehr nur unzureichend bedient wird. Während der südlich des Flusses gelegene Landesteil günstige Eisenbahnverbindungen besitzt, bestand keine Brücke auf über 900 km zwischen Benares und Hardinge-Bridge in Ost-Pakistan. Der Eisenbahnverkehr mit Nord-Bihar war auf Fähren angewiesen, was zu langen Wartezeiten führte.⁷ Das Fehlen einer direkten Verbindung mit dem Eisenbahnnetz des übrigen Indien hat zum Bau von eingleisigen Strecken geführt, die mit ihrer Einmeterspur nicht den Hauptstrecken des Landes entsprechen. Die Verkehrsverhältnisse werden noch durch die vom Himalaya kommenden nördlichen Gangeszuflüsse verschlechtert, die beim Eintritt in die Ebene ihr Gefälle verlieren und verwildern. Flußverlegungen und gewaltige Überschwemmungen haben Brückenbauten erschwert und machten es notwendig, die Eisenbahnlinien über weite Strecken auf Dämmen zu bauen. So ist Nord-Bihar verkehrsmäßig eines der am stärksten benachteiligten Gebiete Indiens. Der Bau einer Eisen- und Straßenbrücke bei Mokameh, etwa 100 km unterhalb Patna, die 1959 fertiggestellt wurde, hat die Verhältnisse erheblich verbessert und die beiden Landesteile einander nähergerückt. Im Bereich eines Brückenkopfes wird diese neue Verbindung der Schifffahrt zwar einige Konkurrenz machen, aber die Benützung der Mokameh-Brücke bedeutet für den Verkehr zwischen großen Teilen Nord- und Süd-Bihars einen derartigen Umweg, daß gerade beim Transport landwirtschaftlicher Güter noch ein ausreichendes Betätigungsfeld für die Flußschifffahrt bleibt. Das gilt besonders dann, wenn die landseitigen Zufahrtswege besser ausgebaut sind und an den Landestellen ein reibungsloser Umschlag gesichert ist.

Eine ganz neue Situation könnte sich schließlich nach dem Bau eines bei Farraka am Ganges an der Grenze zwischen Bihar und Bengalen geplanten Dammes ergeben, der eine ganzjährige Schifffahrt auf indischem Gebiet über den Bhagirathi gestatten soll. Eine solche direkte Verbindung mit Calcutta und dem Industriegebiet am Hooghly würde dem Ganges eine neue Bedeutung als Verkehrsweg und der Schifffahrt einen erheblichen Auftrieb geben.

NAVIGATION ON THE GANGES

India's rivers have been considered almost only in regard to their importance for irrigation; the economic value they might offer as waterways was quite neglected. Partly due to this fact, the steamer lines which operated on the river Ganges and its northern tributaries Gogra and Gandak for more than a century had to suspend their services a few years ago. Only recently new attention has been focused on these rivers as means for modern transport, due to the pressure on railway communications caused by the rapid industrialization in some parts of the country. Navigation, however, encounters great difficulties which are due to the monsoonal regime with its great difference of water discharge during the dry period and the rainy season of the year and due also to the unstable course of the rivers. The development of river traffic is also handicapped by the fact that Calcutta, the big manufacturing and trading centre, can only be reached via East-Pakistan. Even under these conditions a moderate traffic of mainly agricultural goods could be expected over shorter distances between the riverine districts. This river transport would be of great importance to North Bihar, a region whose development has been hampered by inadequate transport facilities in the past.

⁷ Selbst im Personenverkehr braucht man fünf Stunden, um die rund 60 km von Patna bis Muzzafarpur zurückzulegen.