

1.

Forschungsorte, Datenerhebung und Charakterisierung der Zielgruppe

1.1

Forschungsorte

Empirische Forschungen über Zugfreundschaften von Pendlerinnen aus Mumbai erfordern das Reisen in den Frauenabteilen der Nahverkehrs- und Ladies-Special-Züge. Dies sind die Orte, an denen Zugfreundschaften geschlossen und überwiegend praktiziert werden. Die äußeren Rahmenbedingungen wirken konkret auf die Werte dieser Freundschaftsform, so dass ein Verständnis des Umfeldes Voraussetzung dafür ist, Zugfreundschaften zu begreifen. Der Fokus wird im Verlauf meiner Darstellung immer konzentrierter werden, bis ich bei den zentralen Orten der Forschungsarbeit – einzelnen ausgewählten Abteilen der Ladies-Special-Züge – angelangt bin.

1.1.1

Der Schienennahverkehr in der Metropolregion Mumbai

Insgesamt bedienen heute drei Bahnlinien das Nahverkehrssystem in Mumbai: die Western-, Central- und Harbour Line.¹⁰ Da Mumbai im Westen, Süden und Osten vom Meer umgeben ist, verlaufen die großen Schnellstraßen und Bahnlinien alle von Süden nach Norden. Sie verbinden das Zentrum der Stadt mit den zahlreichen Vororten im Norden und im Hinterland. Die Bahnlinien der Western und Central Railway zählen zu den am häufigsten frequentierten Strecken in ganz Indien (Nissel 1977:85). Da die Verkehrsdichte auf den Straßen sehr hoch ist, die Straßen außerdem durch Händler, Fußgänger und Tiere verengt sind und sich der Belag in schlechtem Zustand befindet, bleibt die Bahn das schnellste Fortbewegungsmittel in Mumbai.

¹⁰ Einen historischen Überblick über die Entwicklung des öffentlichen Verkehrssystems und seine Zukunftsperspektiven bietet Patankar 1996.

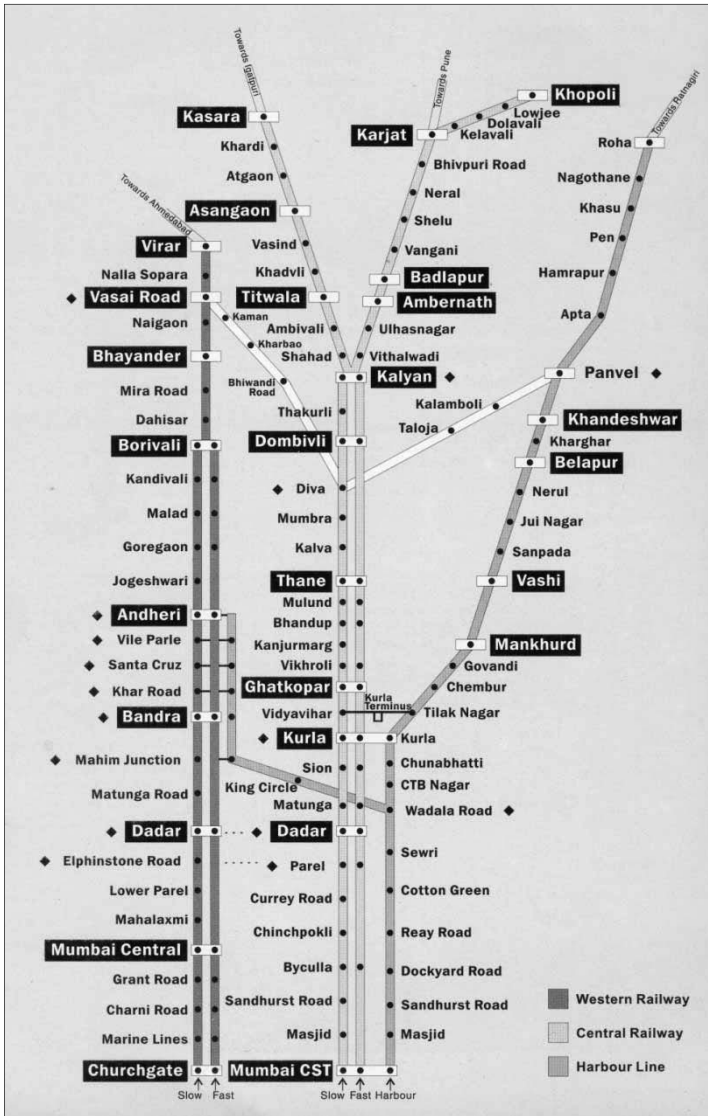


Abb. 3: Bahnlinien des Nahverkehrs in Mumbai.

Aus: Mehrotra/Dwivedi 2000, S. 154.

Die knapp 60 Kilometer lange Strecke zwischen Churchgate und Virar wird mit einem Bummelzug in etwa einer Stunde und 40 Minuten, mit einem Schnellzug in einer Stunde und 20 Minuten zurückgelegt. Die gleiche Strecke auf der Straße nimmt je nach Tageszeit mindestens die doppelte Zeit in Anspruch.

Mumbais Nahverkehrszüge befördern täglich etwa 6,4 Millionen¹¹ Passagiere, 2001 wurde die Zahl noch auf 5,9 Millionen geschätzt (Kumar 2001:19). Damit liegt Mumbai noch vor Tokio weltweit an der Spitze bei der Belastung des öffentlichen Zugverkehrs.¹² In Zügen, die für eine Kapazität von 1700 Passagieren vorgesehen sind, drängen sich zu den Hauptverkehrszeiten etwa 4500 Menschen.¹³ Auf die Strecke der Western Railway entfallen täglich etwa drei Millionen Passagiere.¹⁴ Die Hauptverkehrsströme finden morgens zwischen sieben und zehn Uhr in Richtung Innenstadt, in der zweiten Tageshälfte zwischen fünfzehn und zwanzig Uhr in Richtung der Vororte statt. Dann finden nicht alle Passagiere im Inneren des Zuges Platz. Sie stehen dicht gedrängt an den offenen Türen, hängen aus dem Waggon heraus, finden nur noch Halt mit den Fußspitzen und klammern sich mit den Händen an die Stange im Türbereich.

Ein Ausfall der Nahverkehrszüge, hervorgerufen durch Streiks, Bauarbeiten, starke Regenfälle, Anschläge oder Unfälle, bringt das Leben in Mumbai zum Stocken oder zum Stillstand. Die wichtige Rolle, die der Pendelverkehr für die arbeitende Bevölkerung und die Metropole Mumbai hat, spiegelt sich auch in der Berichterstattung der Medien. Es vergeht kaum ein Tag ohne Meldungen über Unfälle entlang der Gleise, das Verkehrschaos, die katastrophalen Zustände des Verkehrssystems, Zukunftspläne zur Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs, die Klagen von Pendlern und Anschläge auf Reisende.

In den 1990er-Jahren führten die Western und Central Railway einige Neuerungen ein, die Frauen sowie älteren und körperbehinderten Menschen das Reisen in den Nahverkehrszügen erleichtern sollten. Es handelt sich dabei um besondere Abteile für körperbehinderte Reisende und ältere Menschen und die Einführung von Ladies-Special-Zügen (Mehrotra/Dwivedi 2000:174). Seither haben die Western und Central Railway ihren Service kontinuierlich ausgebaut. Sie erweiterten das Schienennetz, setzten weitere Ladies-Special-

¹¹ Gobar Times, 31.07.2005.

¹² Times of India, 02.06.2001.

¹³ Die Zahlen beziehen sich auf Züge mit zehn Waggons und sind der Mumbai Times of India, 02.06.2001, entnommen. Dieser Zustand wird auch als „super-dense crush load“ bezeichnet (Times of India, 29.12.1993).

¹⁴ Daily News & Analysis, 10.12.2005.

Züge ein, steigerten den Takt der Züge und stockten bei zahlreichen Zügen die Anzahl der Waggonen von neun auf zwölf auf.

1.1.2

Frauenabteile in Nahverkehrszügen

Frauenabteile werden bereits im Jahre 1911 in einem Artikel der *Railway Gazette* erwähnt. Sie finden sich heute neben den für beide Geschlechter zugänglichen Abteilen in jedem urbanen Nahverkehrszug. In der Metropolregion Mumbai sind drei Abteile pro Zug für Frauen vorgesehen. Ein Abteil der Ersten und ein Abteil der Zweiten Klasse sind vierundzwanzig Stunden am Tag exklusiv für Frauen zugänglich. Hinzu kommen ein temporäres Gepäckabteil, das zwischen drei Uhr morgens und ein Uhr mittags und ein temporäres Frauenabteil, das zwischen sechs Uhr morgens und zehn Uhr abends für Frauen reserviert ist – in der übrigen Zeit steht es auch Männern offen. Grundsätzlich dürfen Jungen bis zum Alter von zwölf Jahren in Frauenabteilen und Ladies-Special-Zügen reisen. Die rechtliche Situation ist allerdings vielen Reisenden nicht bekannt. Pendlerinnen, die ich nach der Altersgrenze für Jungen im Frauenabteil befragte, erklärten, dass auch Fünfzehn- oder Sechzehnjährige in Begleitung ihrer Mutter noch im Frauenabteil reisen dürften. Auch Händler und Bettler, die in den Zügen Geld verdienen wollen, kommen in die Frauenabteile und werden von den Pendlerinnen in der Regel akzeptiert. Darüber hinaus sind sowohl das Sicherheitspersonal als auch die Fahrkartenkontrolleure überwiegend männlich. Ab zwanzig Uhr fährt in den exklusiven Frauenabteilen grundsätzlich ein Polizist mit, um die Sicherheit der Frauen zu gewährleisten. Frauenabteile sind dementsprechend keine reinen Frauenräume, sondern lediglich Räume, in denen sich überwiegend Frauen aufhalten. Männer werden dort in bestimmten Funktionen, nicht jedoch als Reisende geduldet. Die allgemein zugänglichen Abteile eines Nahverkehrszuges werden meist als „Gents Compartments“ bezeichnet. In dieser Benennung spiegelt sich die tatsächliche Nutzung dieser Abteile durch überwiegend männliche Reisende wider.

Das Prinzip der Abgrenzung ist tief in der indischen Kultur verankert und zeigt sich sowohl in einer starken Segmentierung der Gesellschaft in Kasten und Subkasten als auch in einer Trennung der Geschlechter in vielen Lebensbereichen. In der Öffentlichkeit gibt es vielerorts zu beobachtende abge-

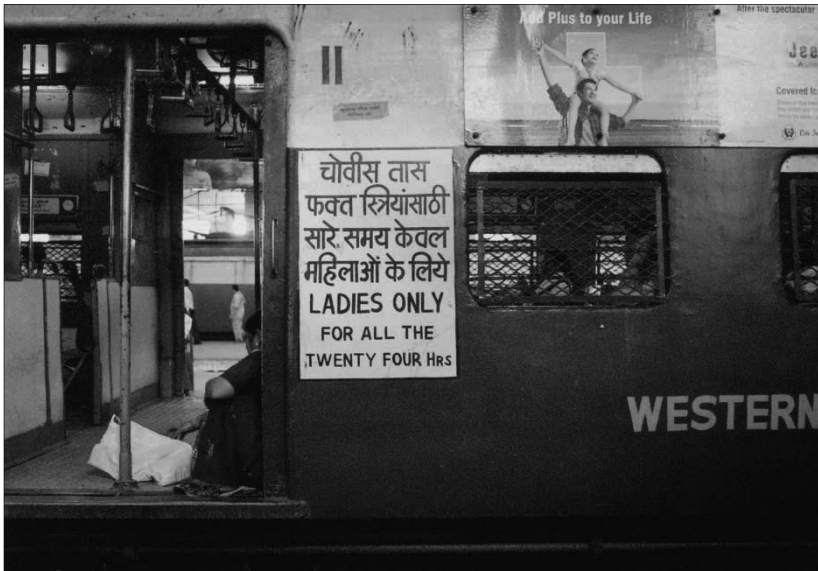


Abb. 4: Frauenabteil

trennte Bereiche für Frauen: „Ladies Only Seats“ in Bussen, „Ladies Swimmingpools“ in Freizeitressorts, die bis vor einigen Jahren noch übliche „Ladies Queue“ an öffentlichen Schaltern und „Ladies Compartments“ in den Zügen. Mies (1986) sieht eine Wurzel der Seklusion von Frauen im muslimischen *pardā*-System. Sie weist aber auch darauf hin, dass die Segregation von Frauen ebenso bei Hindus praktiziert und durch brahmanische Gesetze religiös legitimiert war, lange bevor der Begriff des *pardā* im Zuge der Moghul-Herrschaft im frühen 16. Jahrhundert nach Indien gekommen ist (Mies 1986:48). *Pardā*, ursprünglich ein persisches Wort, das in das Vokabular des Hindi aufgenommen wurde, bedeutet wörtlich Vorhang. Es umfasst eine Vielzahl von regional und religiös sehr unterschiedlichen Verhaltensvorschriften und Praktiken (Jeffery 1985:12, Mies 1986:48). Zu ihnen können die Verschleierung von Frauen und die Abtrennung des *zenana*, des Frauengemachs, im Haus gehören. Weiter gefasst fordert das *pardā*-System auch eine von Zurückhaltung geprägte Gestik oder Mimik wie das Abwenden des Kopfes oder Senken des Blickes in der Begegnung mit Männern (Mies

1986:48). Dieser Verhaltenskodex hat auch heute noch weitreichende Gültigkeit über die Religionsgrenzen hinweg, gilt also in gleicher Weise für Muslime, Hindus, Christen und für Angehörige anderer Religionen.

Im urbanen Leben kommen Männer und Frauen unterschiedlicher sozialer Zugehörigkeit zwangsläufig in Kontakt. Körperliche Nähe zwischen den Geschlechtern ist im Alltag jedoch in der Öffentlichkeit nicht erwünscht. Gerade in den überfüllten Nahverkehrsmitteln lässt sich der Körperkontakt trotzdem nicht vermeiden. Frauenabteile und reservierte Sitzplätze für Frauen in den Bussen sind der Versuch, ein Mindestmaß an Abgrenzung herzustellen und den Frauen einen geschützten Raum zu bieten.¹⁵ Dass für die meisten weiblichen Fahrgäste Frauenabteile eine essenzielle Bedeutung haben, zeigt sich in einem starken Zulauf. Nur wenige Frauen fahren in den allgemein zugänglichen Abteilen, und dann meist in männlicher Begleitung.

1.1.3

Ladies-Special-Züge

Ladies-Special-Züge können als eine Erweiterung der Frauenabteile gesehen werden und stehen in der Tradition, geschützte Räume für Frauen in der Öffentlichkeit bereitzustellen. Der erste nur für weibliche Fahrgäste zugängliche Zug wurde am 5. Mai 1992 von der Western Railway Company eingeführt. Der Ladies Special wurde abends auf der Strecke zwischen Churchgate und Borivali zunächst probeweise eingesetzt und brachte mehr als 2000 Frauen von Mumbais Zentrum zu ihren Wohnorten in die Außenbezirke der Metropole. Er wurde so gut angenommen, dass die Western Railway bereits fünf Tage danach einen Ladies Special auch am frühen Morgen in entgegengesetzter Richtung einsetzte.

Die Central Railway Company griff nur zwei Monate später die Idee des Frauenzuges auf und führte am 1. Juli 1992 einen eigenen Ladies Special auf der Strecke zwischen Victoria Station – heute Chhatrapati Shivaji Terminus (Mumbai CST) – und Kalyan ein.¹⁶ Vierzehn Monate nach der Einführung des ersten Ladies Special erweiterte die Western Railway Company am 1. Juli 1993 die Strecke dieses Zuges bis nach Virar. Heute fahren insgesamt sechs Ladies-Special-Züge im Großraum Mumbai auf der Strecke der Cent-

¹⁵ Shilpa Phadke (2005) zeigt, dass in Mumbai der öffentliche Raum vor allem durch Männer bestimmt wird und Frauen sich an den meisten Orten nicht ohne Risiko belästigt zu werden, aufhalten können.

¹⁶ Times of India, 17.10.1993.

ral¹⁷ und der Western Railway. Schätzungsweise 14.000 weibliche Fahrgäste transportieren diese Züge täglich.¹⁸

Die Daten für diese Arbeit wurden ausschließlich auf der Strecke der Western Railway und überwiegend in den beiden Zügen zwischen Virar und Churchgate erhoben.¹⁹ Die Western Railway setzt täglich vier Ladies-Special-Züge ein: zwei morgens von den Vororten in Richtung Stadtzentrum und zwei am Abend zurück. Mit Ausnahme des Zuges um 10:53 Uhr von Borivali nach Churchgate, der ein Schnellzug ist, handelt es sich bei den drei anderen um Bummelzüge, die an allen Stationen halten.²⁰

- Virar (7:39 Uhr) – Churchgate (9:19 Uhr) (Mo-So)
- Borivali (10:53 Uhr) – Churchgate (11:47 Uhr) (Mo-Sa)
- Churchgate (17:39 Uhr) – Borivali (18:44 Uhr) (Mo-Sa)
- Churchgate (18:13 Uhr) – Virar (19:51) (Mo-So)

Die zwölf Waggons der beiden Ladies-Special-Züge auf der Strecke zwischen Virar und Churchgate umfassen Abteile für Reisende der Ersten und Zweiten Klasse, Abteile für behinderte Personen und sogenannte Gepäckabteile für Reisende mit sperrigen oder schweren Gepäckstücken. Die einzelnen Waggons sind nicht durch Türen miteinander verbunden; das heißt, ein Wechsel der Waggons ist nur über den Bahnsteig bei Halt des Zuges, nicht aber während der Fahrt durch das Innere des Zuges möglich. Ein Ladies Special bietet den Frauen deutlich mehr Privatsphäre als die Frauenabteile in einem regulären Nahverkehrszug. Da sämtliche Waggons für Frauen reserviert sind, können Männer nicht wie sonst durch die Gitterabtrennung in die Frauenabteile hinüberblicken oder anzügliche Bemerkungen hinüberrufen.

Der Forschungsort in seiner Form als Ladies Special existiert täglich lediglich wenige Stunden. Für diese begrenzte Zeit wird ein gewöhnlicher Nahverkehrszug durch das Aufhängen eines blauen Schildes mit der Aufschrift Ladies Special zu einem Zug ausschließlich für Frauen und die Ansagen auf den Bahnsteigen weisen den einfahrenden Zug als *mahilā*²¹ beziehungsweise Ladies Special aus.

¹⁷ Kalyan (8:03 Uhr) – Mumbai CST (9:29) und Mumbai CST (18:04 Uhr) – Kalyan (19:30 Uhr).

¹⁸ Cybernoon, 21.07.2003, Indian Express, 06.05.1997.

¹⁹ Streckennetz siehe Abb. 3, S. 22.

²⁰ Stationen, Entfernungen und Fahrzeiten im Anhang I.

²¹ *Mahilā* ist das Hindi-Wort für Frau.



Abb. 5: Ladies Special, Virar, 7:30 Uhr, Foto: Yvonne Schönherr, ©tessa.hamburg

Die Innenverkleidung der Züge besteht aus Metall, das hellgrün, hellblau, beige oder braun gestrichen ist. Die Fenster sind kleinmaschig mit Eisenstäben vergittert und haben Scheiben zum hoch- und herunterschieben. Sie liegen so tief, dass nur die Sitzenden hindurchsehen können. Lediglich bei Regenfällen oder an kühlen Tagen werden die Fenster geschlossen. Die Türen bleiben immer geöffnet und lassen sich nur manuell bedienen. Einzelne Abteile eines Waggons sind durch dünne Wände voneinander getrennt. Im oberen Teil ermöglicht eine Gitterstruktur, in das angrenzende Abteil hindurchzusehen. An der Decke befinden sich eingestaubte Ventilatoren und Haltegriffe aus Metall. Werbeplakate, Hinweise zum korrekten Benehmen, Notbremse und Streckenpläne sind an den Innenwänden angebracht.

Abgesehen von den durchgehenden Sitzreihen an der Stirn- und Rückseite der Abteile befinden sich jeweils rechts und links des Ganges drei Sitzplätze in einer Reihe – immer abwechselnd eine Reihe in Fahrtrichtung, die andere

entgegengesetzt –, so dass die Frauen sich gegenüber sitzen. Auf den für drei Personen vorgesehenen Plätzen sitzen in der Regel vier Frauen. Die Sitzbänke der Zweiten Klasse sind aus braun lackiertem Holz, die Bänke der Ersten Klasse gepolstert und mit hellgrünem oder hellblauem Kunstleder bezogen. In den Gepäckabteilen befinden sich Sitzbänke nur an der jeweiligen Stirn- und Rückseite, so dass Raum für Körbe, Bündel und sperrige Gegenstände bleibt.



Abb. 6: Innenraum eines Abteils der Zweiten Klasse

Seit Ende 2005 fahren auch einige neue Züge auf dem Schienennetz der Western Railway. Manchmal werden sie als Ladies-Special-Züge eingesetzt. Die Sitzbänke der neuen Züge sind unabhängig von der Klasse gepolstert, und in einer Reihe können wie bei den alten Zügen bis zu vier Personen sitzen. Die Gepäckablagen und Haltegriffe sind aus Edelstahl. Die Abteile wirken deutlich geräumiger als die der alten Züge. Zur selben Zeit wurden auch ei-

nige alte Züge umgebaut und bekamen eine neue Außenhülle. In diesen Waggons wurden vielfach die dritten Sitzplätze demontiert und die trennenden Gitter herausgenommen. Die Abteile bieten seitdem mehr Platz zum Stehen, aber deutlich weniger Sitzgelegenheiten. Sowohl bei den alten, renovierten als auch den neuen Zügen wurden elektronische Displays im Inneren angebracht, die über die nächste Haltestation informieren.

Der Pendlerinnen, mit denen ich über die renovierten und neuen Züge sprach, äußerten sich überwiegend negativ über die Veränderungen. Hauptkritikpunkt bei den umgebauten Zügen war die Reduzierung der Sitzgelegenheiten, die vor allem Langstreckenpendlern die Reise erschwert. Bei den neuen Zügen wurde der Abstand zwischen den gegenüberliegenden Sitzreihen verkleinert, so dass das Stehen zwischen den Sitzbänken nun nicht mehr möglich ist. Diese Veränderungen des Innenraumes beeinflussen die Kommunikationsstrukturen. Stehen zwischen den Sitzreihen ist nicht mehr möglich, wodurch einerseits der Blick auf gegenüberliegende Frauen frei ist und die Kommunikation dadurch reibungsloser als in den alten Zügen verlaufen kann. Andererseits haben weniger Zugfreundinnen auf dem engen Raum Platz. Es ist beispielsweise nicht mehr möglich, eine Freundin auf den Schoß zu nehmen, so dass der Kreis der Frauen, die während der Fahrt miteinander kommunizieren können, kleiner wird. Inwiefern sich dies langfristig auf die Größe der Freundschaftsgruppen auswirken wird, bleibt abzuwarten.²²

Da ein Verständnis des Alltags, der Besonderheiten und der personellen Veränderungen in den einzelnen Freundschaftsgruppen nur durch regelmäßige Treffen mit den Gruppen möglich ist, lassen sich die hauptsächlichen Forschungsorte noch weiter eingrenzen. Zentrale Forschungsorte waren nicht die Ladies-Special-Züge insgesamt, sondern ausgewählte Abteile. Am Morgen bin ich regelmäßig in den Waggons 10 oder 12 gefahren und habe mit drei der dort anzutreffenden Freundschaftsgruppen Kontakte gepflegt. Am Abend war ich überwiegend im zehnten Waggon unterwegs, in dem sich eine besonders große Gruppe von Zugfreundinnen trifft. Bei allen Waggons handelt es sich um Abteile der Zweiten Klasse.

²² Zur Größe der Freundschaftsgruppen siehe Kapitel 3.4.1.



Abb. 7: Neuer Zug: Innenraum eines Abteils der Zweiten Klasse

1.1.4

Weitere Forschungsorte

Neben den Waggonen im Ladies Special gab es weitere Forschungsorte. Sie waren abhängig vom Aufenthalt beziehungsweise von gemeinsamen Aktivitäten der *train friends*. Ich folgte den Zugfreundinnen zu den Orten, an denen sie sich zu besonderen Anlässen wie Picknicks, Familienfeiern und Geburtstagen trafen.

1.2

Methoden der Datenerhebung

Die Ergebnisse dieser Arbeit basieren auf drei Forschungsaufenthalten in der Metropolregion²³ Mumbai: vom 25. Juli bis zum 20. August 2002, vom 18. Oktober 2003 bis zum 16. April 2004 und vom 27. Dezember 2005 bis zum 23. Januar 2006.²⁴

Ein mobiler Forschungsort brachte Schwierigkeiten für die Forschung mit sich, bot aber auch Chancen. Die Zeit für die Forschung im Ladies Special war durch die Fahrpläne festgelegt und auf die Fahrtdauer zwischen der Anfangs- und Endstation beschränkt. Für die Forschung erforderte dies, den Tagesablauf minutengenau entsprechend der Abfahrtszeiten zu planen, da von beziehungsweise nach Virar nur zweimal am Tag die Möglichkeit bestand, mit dem Ladies Special zu fahren. Der Nachteil war, dass ich dadurch meinen Tag nicht frei einteilen konnte. Die zeitlich begrenzte Existenz des Forschungsortes hatte aber auch Vorteile. Der Fahrplan sorgte für eine klare Struktur im Tagesablauf, und ich konnte mich darauf verlassen, die *train friends* auch tatsächlich anzutreffen. Außerdem waren die zusammenhängenden Phasen der teilnehmenden Beobachtungen auf unter zwei Stunden beschränkt. Danach verließen die Frauen den Zug, um zu ihrer Arbeit oder ihren Familien zu gehen. Die Geschehnisse ließen sich, da sie auf eine kurze Zeitspanne beschränkt waren, gut erinnern und meist konnte ich meine Beobachtungen und daraus entstehende Fragen zeitnah aufschreiben.

²³ Neben dem Stadtgebiet gehören zur Metropolregion auch die nördlich gelegenen Vororte.

²⁴ Mit Ausnahme des ersten Aufenthaltes, den ich im Hotel verbrachte, wohnte ich als zahlender Gast bei einer dreiköpfigen Mittelschichtsfamilie im nördlichen Vorort Virar.

Schwierigkeiten für die Forschung bereiteten mir die große Lautstärke und Enge im Zug. Durch die Fahrgeräusche, das Ventilatorensurren und das allgemeine Stimmengewirr waren die Gespräche der Zugfreundinnen akustisch oft schwer zu verstehen. Die Enge im Zug hatte zur Folge, dass die Sicht während großer Teile der Fahrt eingeschränkt war und eine Kommunikation nur mit meinen direkten Sitz- oder Stehnachbarinnen möglich war. Bei Freundschaftsgruppen mit einer hohen Mitgliederzahl, etwa ab acht Personen, konnte ich daher über weite Strecken nur an einem Teil des Gruppengeschehens partizipieren. Dies betrifft jedoch ebenso die Pendlerinnen, so dass diese Erfahrung mit dem Erleben der Frauen übereinstimmt und dadurch zum Verständnis der Situation beitrug.

Qualitative Forschung zeichnet sich durch Offenheit und Flexibilität aus (Girtler 2001:55). Es geht also nicht darum, bereits vor der Forschung aufgestellte Hypothesen zu überprüfen, sondern um ein möglichst unvoreingenommenes Sich-Einlassen auf die Menschen und ihr Lebensumfeld, über das man Näheres erfahren möchte. Natürlich hatte ich Vorstellungen und Bilder über die Frauen aus dem Ladies Special im Kopf, bevor ich das erste Mal meinen Forschungsort betrat. Diese Bilder waren maßgeblich durch den Dokumentarfilm „Ladies Special“ (1999) von Dorothee Wenner und den Artikel „Frauenbewegung“ (2001), ebenfalls von Dorothee Wenner, geprägt. Ich assoziierte mit dem Ladies Special vor allem Szenen ausgelassen feiernder Frauen in bunter Kleidung. Sie waren der Auslöser für mein Interesse an diesem außergewöhnlichen Zug, seinen Fahrgästen und den Freundschaftsgruppen. Im Laufe der Forschungsaufenthalte veränderte sich kontinuierlich mein Bild, gewann an Komplexität und führte zu immer fokussierteren Fragestellungen.

Die Pendlerinnen sind multilingual und sprechen in der Regel mehrere indische Sprachen. Ein Großteil verfügt außerdem über gute englische Sprachkenntnisse. Einige Pendlerinnen verwenden Englisch sogar innerhalb ihrer Familien als ihre Hauptsprache. Ich habe die Forschungsdaten überwiegend auf Englisch erhoben, da dies für viele Gruppen eine Schnittsprache darstellt. Vereinzelt liegen mir bei den Fragebögen auch hindi- und marathisprachliche Aussagen vor. Meine Hindi-Sprachkenntnisse, die ich während der gesamten Forschungszeit vertiefte, nutzte ich vor allem dazu, Kontakt aufzubauen, und sie halfen mir, der immer wieder mit Hindiwörtern und -sätzen durchdrungenen Kommunikation zwischen den Frauen zu folgen.

1.2.1

Beobachtung und teilnehmende Beobachtung

Während meiner Forschungsaufenthalte fuhr ich fast täglich mit dem Ladies Special und anderen regulären Nahverkehrszügen. Die Beobachtung und die teilnehmende Beobachtung hatten eine zentrale Bedeutung für das Verständnis von Zugfreundschaften und den Kontext, in dem diese praktiziert werden.

Gerade zu Beginn meiner Forschung war die audiovisuelle und olfaktorische Wahrnehmung, das Beobachten aus der Distanz ohne ein Partizipieren am Gruppengeschehen der Zugfreundinnen eine wichtige Methode, um sich meinem Forschungsumfeld zu nähern.

„Sehen und Beobachten meint, all das zu erfassen, was sinnlich wahrnehmbar ist, ohne daß eine eigentliche Teilnahme an den beobachteten Abläufen oder ein gezieltes Hervorrufen von verbalen oder Verhaltensäußerungen erforderlich wird.“ (Welz 1991:55)

Ich führte solche nichtteilnehmenden Beobachtungen beziehungsweise Wahrnehmungsfahrten²⁵ sowohl im Ladies Special als auch den regulären Nahverkehrszügen zu unterschiedlichen Tageszeiten durch. Dabei nahm ich die allgemeine Atmosphäre, die Gerüche und Geräusche wahr, die sich im Lauf der Fahrt veränderten, je nachdem, wie voll der Zug war, welche Waren angeboten wurden und welche Streckenabschnitte (Flüsse, Felder oder Slums) er passierte, ob er anhielt, am Bahnsteig stand, sich wieder in Bewegung setzte oder auf freier Strecke fuhr. Ich betrachtete die Innenausstattung ebenso wie das Aussehen der Reisenden und beobachtete ihre Verhaltensweisen sowie ihre Interaktionen. Ich notierte meine Beobachtungen, fotografierte leere Abteile (Anordnung der Sitzbänke, Hinweisschilder, Werbung, Haltegriffe) und dokumentierte mit der Kamera Szenen im Zug (Ein- und Aussteigesituation, Aktivitäten der Frauen). Auf diese Weise bekam ich ein Gespür für allgemeine Verhaltensregeln und Aktivitäten der Pendlerinnen in Abhängigkeit zur Tageszeit. Außerdem lernte ich, mich auf überfüllten Bahnsteigen und in überfüllten Zügen zu bewegen. Die Fahrten in den regulären Nahverkehrszügen waren wichtig, um die Unterschiede zum Ladies Special zu begreifen. Erst dadurch verstand ich, warum auf meine Frage,

²⁵ Ich verwende die Bezeichnung Wahrnehmungsfahrt in Anlehnung an den Ausdruck Wahrnehmungsspaziergang (vgl. Wildner 2003:27).

was denn das Besondere am Ladies Special sei, die Begründung „it’s not so crowded“ häufig an erster Stelle genannt wurde. Eine Äußerung, die mir gemessen an meiner durch einen europäischen Blick geprägten Vorstellung von einem vollen Zug sonst völlig unverständlich geblieben wäre. Auf diesen Wahrnehmungsfahrten, die ich in Abteilen durchführte, in denen ich noch keinen Kontakt zu Frauen hatte, wurde ich meist nicht von anderen Reisenden angesprochen. Die Wahrnehmungsfahrten führte ich zu Beginn meines Forschungsaufenthaltes durch. Die Ergebnisse sind vor allem in das erste, vierte und fünfte Kapitel eingeflossen.

Bei einem Großteil der Fahrten im Ladies Special war teilnehmende Beobachtung in den Freundschaftsgruppen die wichtigste Methode der Datenerhebung. Nach jeder Fahrt im Ladies Special habe ich meine Beobachtungen festgehalten, Gesprächsthemen und Aktivitäten protokolliert und so das Freundschaftshandeln der *train friends* dokumentiert. Außerdem habe ich über mehrere Monate eine Liste der anwesenden beziehungsweise abwesenden Zugfreundinnen geführt und notiert, wie sich die Sitzordnung während der Fahrt veränderte. Diese Daten ermöglichten mir Aussagen über die Intensität und Qualität der Beziehung einzelner *train friends* innerhalb der Gruppe. Durch die regelmäßige Anwesenheit in insgesamt vier Freundschaftsgruppen und die Teilnahme am Gruppengeschehen konnte ich die Kommunikationsstrukturen und Interaktionen in ihrer Abhängigkeit von den anwesenden *train friends*, der vorherrschenden Stimmung und den äußeren räumlichen Gegebenheiten oder dem Verhalten nicht zur Gruppe zugehöriger Pendlerinnen beobachten. Meine Rolle war zugleich die einer Zugfreundin und einer Außenstehenden. Dadurch vertrauten mir einige *train friends* außerhalb der Zugfahrten Details ihrer familiären Situation und ihrer Beziehung zu einzelnen Mitgliedern ihrer Gruppe von *train friends* an, die normalerweise nicht offen angesprochen werden. In diesen Situationen erhielt ich ergänzende Informationen über Gesprächsthemen und Tabus in den unterschiedlichen Formen sozialer Beziehungen.

Teilnahme und Beobachtung ermöglichen Zugänge zu einer Kultur, die nur unzureichend durch Interviews und Gespräche erfasst werden können (Spittler 2001:6ff). Dazu gehören zum Beispiel internalisierte Verhaltensweisen, alltägliches Handeln und in einer Kultur gültige Normen (ebd.). So lassen sich zum Beispiel Diskrepanzen zwischen praktischem Freundschaftshandeln der *train friends* und den Angaben, die Interaktionspartnerinnen über

Freundschaften in Befragungssituationen machen, erklären.²⁶ Die Beobachtung und die teilnehmende Beobachtung sind daher auch notwendige Methoden, um Aussagen von Interaktionspartnerinnen einordnen zu können.

1.2.2

Informelle Gespräche

Neben der teilnehmenden Beobachtung waren informelle Gespräche eine wichtige Quelle für meine Forschungsnotizen. Viele dieser Gespräche hatten den Charakter von „ero-epischen Gesprächen“. Die Bezeichnung ero-episches Gespräch wurde von Roland Girtler (2001) geprägt, der darunter ein Gespräch versteht, das sich aus der jeweiligen Situation heraus entwickelt und inhaltlich noch nicht festgelegt ist. Nicht nur der Forschende stellt dabei Fragen, sondern auch der jeweilige Gesprächspartner. Diese Gespräche fanden an unterschiedlichen Orten statt: beim gemeinsamen Essen, auf Bus-, Zug- und Rikschafahrten, während der Hausarbeit, am Arbeitsplatz, auf dem Weg zum Tempel oder zur Kirche, bei Einkäufen, an einer Straßenecke, im Café, auf den Bahnsteigen, bei Ausflügen, Familienbesuchen, Festen, vor dem Fernseher, in der Küche beim Zubereiten des Essens, in der Bibliothek und am Strand, um nur einige Orte zu nennen. Die Frauen und Männer, mit denen ich sprach, interessierten sich für meine Familie und mein Forschungsvorhaben. Sie wiederum erzählten von ihrer Familie und ihrer Lebenssituation. Erfuhren meine Interaktionspartnerinnen von meinem Interesse an Ladies-Special-Zügen, Zugfreundschaften und Freundschaften allgemein, begannen sie oft von sich aus über ihre Erfahrungen mit Nahverkehrszügen und Freundschaften zu reden. Ich habe auf diese Art und Weise zahlreiche Informationen erhalten. Außerdem wurden im gemeinsamen Gespräch immer wieder kulturelle Unterschiede thematisiert, die reiches Diskussionsmaterial lieferten und mir das Verständnis für die Ansichten, Meinungen und Lebensumstände meiner Zielgruppe erleichtert haben. Neben diesen ero-epischen Gesprächen nutzte ich solche Begegnungen, um gezielt Fragen zu bestimmten Themenkomplexen oder Situationen zu stellen, die mich gerade beschäftigten oder die ich nicht verstand. Als Basis dienten mir dabei die durch Beobachtung und teilnehmende Beobachtung gewonnenen Daten.

²⁶ Siehe hierzu Kapitel 3, S. 75f.

1.2.3 Umfragen

Fragebögen als Forschungsmethode zeichnen sich durch eine Vielzahl von Vor- und Nachteilen aus. Sie betreffen unter anderem die Formulierung der Fragen, Auswahl der Befragten, Art der Befragung (face-to-face oder selbstständiges Ausfüllen) und die Auswertung (vgl. Bernard 1995, Kirchhoff et al. 2001). Ich habe diese Methode hauptsächlich deshalb gewählt, weil ich die Gewohnheiten, Einschätzungen und Meinungen möglichst vieler Pendlerinnen aus dem Ladies Special in diese Studie einfließen lassen wollte. Über das Research Centre for Women's Studies der S.N.D.T. Women's University in Santacruz (Mumbai) erhielt ich Kontakt zu vierzehn Studentinnen, die am Raheja College in Santacruz Soziologie studierten. Von November 2003 bis März 2004 unterstützten sie mich bei der Datenerhebung. Sie führten für mich insgesamt elf Umfragen in Frauenabteilen, Ladies-Special-Zügen und auf den Bahnsteigen zu folgenden Themen durch: öffentliche Meinung über Ladies-Special-Züge bei Frauen und Männern²⁷, tägliche Routine von Frauen aus dem Ladies Special²⁸, Gefahren während der Zugfahrt²⁹, Zugfreundschaften³⁰, Gewohnheiten während der Fahrt³¹, besondere Erlebnisse im Ladies Special³² und tägliche Zugstrecke³³. Viele der in den Umfragen erhobenen Daten sind aufgrund des während des Schreibprozesses entstandenen Schwerpunktes auf Zugfreundschaften gar nicht oder nur am Rande in diese Arbeit eingeflossen, waren aber für das Gesamtverständnis unverzichtbar. Durch die Fragebögen wurden sowohl qualitative als auch quantitative Daten erhoben.

Jeden Fragebogen habe ich mit den Studentinnen besprochen, bevor diese die Umfrage durchführten. Dadurch konnten Unklarheiten in der Fragestellung behoben werden. Außerdem erhielt ich von einigen Studentinnen Anregungen für weitere Fragen, die zum Teil in die Umfragen eingeflossen

²⁷ 160 Frauen, 289 Männer. Die Hälfte der männlichen Interviewpartner wurde von männlichen Studenten befragt.

²⁸ 273 Frauen. Hausarbeit, Fahrt zum Arbeitsplatz, Arbeitszeiten, religiöse Tätigkeiten, Schlafenszeiten, Zeit für Familie/Freunde und für sich selbst, sonstige Tätigkeiten und Tätigkeiten am Wochenende.

²⁹ 320 Frauen.

³⁰ 240 Frauen.

³¹ 240 Frauen. Lieblingsplätze, Tätigkeiten, Zeitvertreib, Zugfreundinnen.

³² 196 Frauen.

³³ 717 Frauen.

sind. Eine erneute Besprechung fand immer nach Durchsicht der Fragebögen statt. Die so erhobenen Daten dienten mir als Ergänzung zu meinen eigenen, auf teilnehmender Beobachtung und Gesprächen beruhenden Daten. So konnte ich auch die Aussagen von Pendlerinnen in meine Arbeit einbeziehen, die nicht zu einer der vier Freundschaftsgruppen gehörten, mit denen ich in regelmäßigem Kontakt stand.

Außerdem habe ich die Studentinnen vier verschiedene Umfragen zum Thema Freundschaft durchführen lassen, so dass mir von 135 Frauen und Männern unterschiedlichen Alters Informationen zu diesem Bereich vorliegen. Diese Daten betreffen Arten von Freundschaften, Freundschaftsbezeichnungen, Erwartungen an Freunde, Gesprächsthemen und Aktivitäten von Freunden, Veränderung von Freundschaften im Lebenszyklus und den Stellenwert von Freundschaften im Vergleich zu anderen sozialen Beziehungen wie zu Familienmitgliedern und Nachbarn.

1.2.4 Sonstige Daten

Eine zusätzliche Datenquelle waren die Fotoalben der Familien, die ich während meiner Besuche ansehen durfte, und Fotos, die die Frauen auf der Fahrt im Ladies Special zeigten. Bei Familienfesten sind neben den Familienmitgliedern meist auch Freunde anwesend. Wenn ich Frauen aus der Gruppe auf den Fotos erkannte, wusste ich, welche Frauen sich auch außerhalb des Ladies Special treffen. Diese Frauen haben eine intensivere Beziehung als *train friends*, deren Kontakt auf die Zugfahrt beschränkt ist. Üblicherweise posieren *train friends*, *office friends*, *college friends* und andere soziale Gruppen separat vor der Kamera. Solche Fotos offenbarten daher die Grenzziehung zwischen den verschiedenen Freundschaftsformen und gegenüber anderen sozialen Beziehungen.

Als weitere Methode der Datenerhebung habe ich das Fotografieren gewählt. Die Fotos dienen vor allem als Anschauungsmaterial zur visuellen Dokumentation der Situation und Atmosphäre vor Ort. Sie waren im Forschungsprozess allerdings auch aufschlussreich bezüglich der Wahrnehmung der Pendlerinnen. Die Beschilderung der Waggons, die ich fotografiert hatte, fiel den Frauen zum Beispiel erst durch das Fotografieren beziehungsweise das Betrachten der Fotos auf.

1.3

Charakterisierung der Zielgruppe

Jede der Frauen, die mit dem Ladies Special zwischen ihrem Wohn- und Arbeitsort pendelt, hat ihre eigene Biografie, ihre eigenen Vorstellungen, Vorlieben und Abneigungen. Die Frauen leben in unterschiedlichen familiären Konstellationen. Manche sind verheiratet, andere ledig oder verwitwet. Sie leben in Nuklearfamilien oder einem größeren Familienverband. Außerdem unterscheiden sie sich hinsichtlich ihres Alters, ihrer Religionszugehörigkeit, ihrer regionalen Herkunft, ihres Bildungsstandes, ihres Berufes und ihrer ökonomischen Verhältnisse. Es handelt sich also nicht um eine homogene Untersuchungseinheit, so dass die Charakterisierung meiner Interaktionspartnerinnen nur eine Annäherung sein kann.

Von den Frauen meiner Zielgruppe, die vierzig Jahre oder jünger sind, wurden viele bereits in Mumbai geboren, während die Älteren häufig in anderen Gegenden aufgewachsen und zum Arbeiten in die Metropole gezogen sind. Die Frauen teilen die Erfahrung des Pendelns. Sie leben in einem der zahlreichen Vororte von Mumbai entlang der Strecke der Western Railway Company in einer 1-bis-3-Zimmer-Küche-Bad-Wohnung³⁴, gehen einer Berufstätigkeit nach und gehören der indischen Mittelschicht an.³⁵ Ein Großteil der *train friends* arbeitet in einem Büro, am Empfang, als Lehrerin, Krankenschwester oder in einem Call-Center. Einige sind als Arbeiterinnen in der Produktion einer Fabrik tätig. Die meisten Haushalte der Pendlerinnen bestehen aus drei bis sechs Personen und verfügen über ein Einkommen zwischen 6.000 und 30.000 Rupien im Monat (etwa 120 bis 600 Euro).³⁶ Dabei kann es durchaus sein, dass eine sechsköpfige Familie mit 6.000 Rupien zurechtkommen muss, während einer dreiköpfigen Familie 30.000 Rupien zur Verfügung stehen. Bezüglich des Haushaltseinkommens gehören die meisten Frauen meiner Zielgruppe, gemessen an den hohen Lebenshaltungskosten in Mumbai, einer unteren und mittleren Mittelschicht an. Es sind vor allem diese Gruppen, die auf das Pendeln in Zügen angewiesen sind, da der für

³⁴ Die gängige Abkürzung für solche Wohnungen lautet 1BHK (1 Bedroom, 1 Hall, Kitchen).

³⁵ Zur Eingrenzung und Bestimmung der indischen Mittelschicht siehe unter anderem Varma 1998, Dwyer 2000, Das 2002, Poggendorf-Kakar 2002, Raman 2003.

³⁶ Einschätzung basiert auf Gesprächen mit Frauen aus den Freundschaftsgruppen A bis D.

sie bezahlbare Wohnraum in den zentrumsfernen Gegenden liegt.

Einige Personengruppen, die den Ladies Special oder die Frauenabteile der Nahverkehrszüge nutzen, grenze ich aus meinen Betrachtungen aus. Dazu gehören zum einen Kinder und Jugendliche. Entwicklungspsychologische Studien zeigen, dass sich die Bedeutung von Freundschaft und die Kriterien für Freundschaft mit dem Lebensalter verändern (Argyle/Henderson 1990, Bukowski et al. 1996). Ich beziehe mich daher nur auf erwachsene Pendlerinnen und werde auf typische Lebensphasen im Erwachsenenalter und ihre jeweilige Bedeutung für Freundschaften eingehen. Ferner schließe ich Händlerinnen, die den Ladies Special als Transportmittel zu den lokalen Märkten nutzen, Händlerinnen, die ihre Ware im Zug feilbieten, und Bettlerinnen aus meinen Betrachtungen aus. Im Vergleich zu meinen Interaktionspartnerinnen gehören sie in der gesellschaftlichen Hierarchie einer niederen Schicht an, was voraussichtlich die Gestaltung und Inhalte ihrer Freundschaftsbeziehungen beeinflusst.



Abb. 8: Wohnanlage für Familien der Mittelschicht, Virar Ost

1.3.1 Arbeitsbelastung

Die Freundschaftsbeziehungen der Pendlerinnen werden hochgradig durch ihrer hohe Arbeitsbelastung beeinflusst. Der Tagesablauf einer meiner Interaktionspartnerinnen verdeutlicht dies exemplarisch.³⁷ Jagruti ist 31 Jahre alt, verheiratet, hat zwei Kinder, verfügt über einen Universitätsabschluss (Master of Business Administration, MBA) und arbeitet in einem Call-Center als Assistentin des Managers.³⁸ Neben ihrer Muttersprache Marathi spricht sie Hindi und Englisch. Sie lebt mit ihrem Ehemann, ihren Kindern und ihrer Schwiegermutter in einem Haushalt in Malad. An sechs Tagen der Woche pendelt sie mit dem Zug zwischen den Stationen Malad und Churchgate, um zu ihrem Arbeitsplatz und wieder zurück zu gelangen. Eine einfache Fahrt im Zug dauert etwa 55 Minuten.

4.45 Uhr	Aufstehen und Wäsche waschen ³⁹
5.45 Uhr	Frühstück und Mittagessen zubereiten Kinder wecken, ihnen beim Anziehen helfen
6.30 Uhr	Kinder zur Schule bringen
6.45 Uhr	Zur <i>pūjā</i> in den Tempel und wieder nach Hause gehen
7.30 Uhr	Mittagessen für den Ehemann einpacken
7.45 Uhr	Ehemann wecken, ihm Frühstück bringen
8.00 Uhr	Zur Busstation gehen, mit dem Bus zum Bahnhof fahren
8.15 Uhr	Ladies Special von Malad nach Churchgate nehmen
9.30 Uhr	Busfahrt und Fußweg zum Call-Center
10.00 Uhr	Ankunft im Büro, Arbeit im Call-Center
13.30 Uhr	Mittagspause
14.00 Uhr	Arbeit im Call-Center
18.00 Uhr	Feierabend, Fußweg und Busfahrt zum Bahnhof
18.15 Uhr	Zugfahrt nach Malad
19.30 Uhr	Ankunft in Malad, Busfahrt und Fußweg nach Hause

³⁷ Insgesamt liegen 273 Tagesabläufe von Pendlerinnen vor.

³⁸ Jagruti gehört zu einer Gruppe von *train friends*, die sich im zweiten Waggon des Ladies-Special-Abend-Zuges von Churchgate nach Virar trifft.

³⁹ In vielen Wohnungen findet die Wasserversorgung über Wassertanks statt. Einmal am Tag ist der Wasserzulauf für etwa eine Stunde geöffnet, so dass die Tanks gefüllt werden können. Tätigkeiten mit hohem Wasserverbrauch wie Wäsche waschen, werden bevorzugt dann ausgeführt, wenn die Zuleitungen geöffnet sind, so dass die Tanks nach dem Waschen wieder voll laufen können.

19.45 Uhr	Ankunft zu Hause, sich frisch machen
20.15 Uhr	Abendessen zubereiten
21.30 Uhr	Abendessen mit der Familie
22.00 Uhr	Mit dem Ehemann und der Schwiegermutter im Fernsehen Seifenopern anschauen
23.00 Uhr	Schlafen gehen

Jagruti kann jede Nacht etwa sechs Stunden schlafen. Zusätzlich zu ihrem achtstündigen Arbeitstag im Call-Center benötigt sie fast vier Stunden, um von ihrer Wohnung zum Arbeitsplatz und wieder zurück zu gelangen. Neben der Hausarbeit bleiben ihr täglich etwa zwei Stunden zur eigenen Verfügung, die sie mit Körperpflege, Tempelbesuchen und Fernsehen verbringt. Bei den Arbeiten im Haushalt wird sie von ihrer Schwiegermutter unterstützt, die ihr bei der Zubereitung des Abendessens behilflich ist, einen Großteil der Einkäufe erledigt und tagsüber die Kinder betreut. Die Sonntage verbringt Jagruti gemeinsam mit ihren Kindern und ihrem Ehemann; sie besuchen Verwandte, machen ein Picknick oder gehen ins Kino.

Der Tagesablauf von Jagruti ist repräsentativ für einen Großteil der Frauen meiner Zielgruppe, von denen nur wenige eine geringere Arbeitsbelastung, andere sogar eine höhere haben.⁴⁰ Lediglich die noch unverheirateten Frauen verfügen über mehr freie Zeit, da sie weder für die Essenszubereitung noch für die Reinigung der Wäsche oder die Kindererziehung zuständig sind. Frauen, die in Nuklearfamilien leben, haben häufig keinerlei Unterstützung bei der Hausarbeit, so dass sie auch Einkäufe und Putzen in ihren Arbeitsalltag integrieren müssen. Meist wird der Sonntag als einziger arbeitsfreier Tag für Aufräumen und Reinemachen genutzt.

1.3.2 Pendelerfahrung

Das größte Problem, mit dem sich Pendler und Pendlerinnen konfrontiert sehen, ist das der Menschenmassen. Der Ausspruch „it’s so crowded“ war einer der meist gehörten während meines Forschungsaufenthaltes. Die Journalistin Bindiya Mathur beschreibt die Situation in einem Nahverkehrszug folgendermaßen:

⁴⁰ Ein ähnlicher Tagesablauf ist auch für berufstätige Frauen der Mittelschicht in anderen urbanen Gegenden (Baroda, Indien) belegt (vgl. Wessel 2001:18f).

„On a suburban train in Bombay during peak hours, there isn't even room to stretch your imagination – you may be encroaching on someone else's territory.“ (Times of India, 17.10.1993)

Pendler und Pendlerinnen empfinden die allgegenwärtige Enge in den Zügen und auf den Bahnsteigen, die stickige Luft im Inneren der Waggons und den hohen Geräuschpegel, der durch das Rattern des Zuges, das Surren der Ventilatoren, aber auch durch das Stimmengewirr der Reisenden und Händler hervorgerufen wird, als anstrengend. Die Menschenmassen bringen auch zahlreiche Folgeprobleme wie Diebstähle und Unfälle mit sich.⁴¹ Sie gehören zu den grundlegenden Erfahrungen von Pendlern und Pendlerinnen. Lediglich Unfälle, die durch das Überqueren der Gleise und das Aufspringen auf den bereits fahrenden Zug verursacht werden, können die Reisenden selbst vermeiden. Bequemlichkeit, Müdigkeit und der Wunsch, möglichst schnell zum richtigen Bahnsteig, zum Arbeitsplatz oder auch nach Hause zu gelangen, führen jedoch dazu, dass sich viele für kurze Wege, das heißt den Weg über die Gleise entscheiden. Dies wird verständlich, führt man sich die Menschenmassen vor Augen, die sich über die Treppen der Fußgängerüberwege in Zeitlupentempo herauf- und herunterschieben. Anderen Problemen wie durch die Menge verursachte Blessuren, zerrissene Kleidung, Kreislaufprobleme und Diebstähle können sich die Pendlerinnen nur sehr eingeschränkt durch ihr individuelles Verhalten entziehen.

Das Aus- beziehungsweise Einsteigen gehört zu den kritischen Momenten beim Zugfahren. Die Züge haben in den Bahnhöfen sehr kurze Aufenthaltsdauern von fünfzehn bis dreißig Sekunden. Bahnsteig und Trittbrett befinden sich häufig nicht auf gleicher Höhe, so dass eine Stufe zu überwinden ist. Aus dem Inneren des Zuges werden die Menschen nach draußen geschoben; dabei drücken diejenigen, die hinten stehen, die Vorderen Richtung Ausgang. Die Aussteigenden achten darauf, keine Lücke entstehen zu

⁴¹ Die Railway Police von Mumbai führt eine Statistik über Todesfälle, die durch Zugunfälle verursacht werden. Mehrmals im Monat veröffentlicht die populäre Tageszeitung *MidDay* in der Rubrik „track watch“ die Zahl dieser Opfer. Am 16. Februar 2004 waren dies zwanzig Tote in den vorangegangenen 24 Stunden und 473 seit dem 1. Januar 2004. Neun Tage später, am 25. Februar 2004, hatte sich die Bilanz der Todesopfer seit dem 1. Januar bereits auf 549 erhöht, und elf Fälle wurden für die vergangenen 24 Stunden registriert (*MidDay*, 16.02.2004, S. 6 und 25.02.2004, S. 4).



Abb. 9: Bahnhof Kandivoli, 17:00 Uhr

lassen, die die Wartenden zum Einsteigen nutzen könnten. Reißt der Strom der Aussteigenden kurz ab, weil der direkte Körperkontakt zur vorderen Person nicht gehalten wird, drängen die Menschen von außen in den Zug und drücken alle wieder in das Innere des Waggons. Es gibt dann an dieser Station keine Chance mehr auszusteigen.

Die Passagiere drücken und schieben von allen Seiten. Kleine Gepäckstücke werden fest an den Körper gepresst und größere über dem Kopf balanciert. Leicht passiert es, dass ein Ellenbogen oder Gegenstand das Gesicht trifft und eine Brille zerbricht oder ein Ohrring abreißt. Gelegentlich bleibt auch ein Schal (*dupaqqā*) oder der Zipfel eines Saris (*pallu*) zwischen den Reisenden hängen und zerreißt, oder eine Sandale geht im Menschengewirr verloren. Die Frauen schützen sich, indem sie *dupaqqā* und *pallu* eng um sich wickeln, Schmuck und Brille abnehmen, Kettenanhänger in ihren Mund schieben oder Halsketten unter ihrer Bluse verschwinden lassen.⁴² Das Abnehmen des Schmucks hat zusätzlich den Sinn, sich vor Dieben zu schützen, die im Gedränge leichtes Spiel haben. Besonders schwierig ist die Situation für ältere Menschen, Schwangere sowie Frauen mit Kleinkindern und Babys auf den Armen. Fast jede Frau kann über den Verlust von Kleidungsstücken, Accessoires und Schuhen während der Ein- und Aussteigesituation berichten.

Das Aussteigen ist einfacher als das Einsteigen, da es hier vor allem auf die rechtzeitige Vorbereitung ankommt. Ein bis zwei Stationen vor dem Zielbahnhof beginnen die Frauen sich in Richtung Ausgang zu bewegen. Wichtig sind in diesem Zusammenhang das Wissen, an welcher Seite des Bahnsteigs der Zug einfahren wird, und ob die Frauen vor einem auch aussteigen wollen. Die Frauen hören erst dann auf, sich in Richtung Ausgang durchzuschlängeln, wenn sie sich in einer Reihe Aussteigewilliger befinden. Die an der Außenseite der Waggons geschriebene Aufforderung: „Please allow passengers to alight first“ erweist sich in der Praxis als wirkungslos.

Während das Einsteigen an der Anfangsstation vor allem Schnelligkeit erfordert, sonst aber problemlos zu bewältigen ist, erfordert Einsteigen nach der Anfangsstation mehr Übung, da es kaum freie Stehplätze gibt. Beim Einfahren des Zuges greifen die Menschen mit den Händen seitlich an die Türleibung des noch fahrenden Zuges, halten sich daran fest und laufen mit dem Zug ein Stück den Bahnsteig entlang. Bei der ersten Gelegenheit, sobald der Strom der Aussteigenden etwas Raum lässt, schieben sie sich seitlich in das Innere des Zuges. Direkt vor der Tür zu warten ist zwecklos, da die aus-

⁴² Eine solch typische Einsteigeszene ist in dem Dokumentarfilm „Der Frauenzug von Bombay“ von Dorothee Wenner 1999 zu sehen.



Abb. 11: Bereit zum Aussteigen



Abb. 12: Bereit zum Einsteigen

steigenden Menschenmassen die dort Stehenden weit auf den Bahnsteig zurückdrängen. Ein Einsteigen ist dann meist nicht mehr möglich, da die Waggons bereits so voll sind, dass die letzten Passagiere nur noch mit ihren Fußspitzen Platz gefunden haben. Das beschriebene Bild zeigt sich an fast allen Stationen während der Hauptverkehrszeiten; Ausnahmen bilden lediglich die Anfangs- und Endhaltestellen beziehungsweise die ersten zwei bis vier Haltestationen. Frauen- und Männerabteile sind gleichermaßen betroffen.

Unter den Zügen, die während der Hauptverkehrszeit fahren, ist der Ladies Special der einzige Zug, in dem die beschriebene Ein- und Aussteigesituation entschärft ist. Die Frauen verteilen sich auf insgesamt zwölf Waggons, so dass mehr Raum zur Verfügung steht als in einem regulären Nahverkehrszug. Dadurch sind negative alltägliche Erfahrungsmomente beim Pendeln im Ladies Special reduziert. Die Pendlerinnen bleiben nicht, wie bei manch anderem Nahverkehrszug, auf dem Bahnsteig zurück, weil das Zusteigen unmöglich ist. Das garantiert den Frauen, pünktlich am Arbeitsplatz und zu Hause zu erscheinen. Schnelligkeit ist aber auch bei diesem Zug nötig, möchte man einen Sitzplatz erhalten oder ausreichend Platz für die Gruppe der Zugfreundinnen reservieren. Auch wenn viele Pendlerinnen längere Wartezeiten in Kauf nehmen, um mit dem Ladies Special fahren zu können, erlaubt es ihr Tagesablauf nicht immer, diesen Zug zu nehmen. Sie sind daher häufig der zu Beginn dieses Abschnitts beschriebenen Situation in den überfüllten Zügen ausgesetzt.

In Frauenabteilen und Ladies-Special-Zügen ist es üblich, sich um einen Sitzplatz zu bewerben.⁴³ Nur in seltenen Fällen konnte ich beobachten, dass Frauen ihren Sitzplatz anderen Frauen von sich aus anboten, wenn diese Schwierigkeiten mit dem Stehen hatten. Ausnahmen bilden Frauen, die einer Freundschaftsgruppe angehören und sich häufig mit dem Sitzen und Stehen abwechseln beziehungsweise auf dem Schoß der Freundin Platz nehmen. Die Sitzplätze sind spätestens an der zweiten Station voll besetzt, unabhängig davon, ob es sich um einen Ladies Special oder einen regulären Nahverkehrszug während der Hauptverkehrszeiten handelt. Zugestiegene Frauen, die gerne sitzen möchten, erkundigen sich bei den Frauen mit Sitzplätzen nach deren Aussteigestation. Dabei wird wenig gesprochen. Die Frauen zeigen mit dem Finger auf die Frau, die sie gerade ansprechen, fragen „āp kahāñ ütrefē“ (Wo steigen Sie aus?) oder verkürzen ihre Anfrage auf ein kurzes „kahāñ“ (Wo?) oder „āp“ (Sie?). Dann warten sie auf die

⁴³ Unter Männern kommt dies nicht vor.

Antwort, die entweder den Namen einer Station, im Falle der Endstation auch häufig nur ein kurzes „last“ beinhaltet. Ist der Platz bereits vergeben, wird dies mit einem kurzen Fingerzeig auf die Frau verdeutlicht, die bereits Anspruch auf den Sitzplatz hat. Diese Geste bedeutet: „Mein Platz ist bereits an diese Frau vergeben“. Nennt die Angesprochene eine Station in nicht allzu weiter Ferne, erkundigt sich die Fragende „āp ka seat mujhe dena“ (Geben Sie mir Ihren Sitz?) oder sie deutet lediglich mit dem Zeigefinger auf sich, macht einen fragenden Gesichtsausdruck und wartet ein zustimmendes Kopfschütteln⁴⁴ ab. Stimmt die sitzende Frau zu, erhält sie den Sitzplatz, sobald er frei wird. Da die Sitzplätze begrenzt sind, ist es von entscheidender Bedeutung, wer zuerst nachfragt. Aus diesem Grund versuchen die Frauen möglichst schnell in das Abteil zu gelangen, und es entfacht sich häufig ein regelrechter Wettstreit um die zur Verfügung stehenden Plätze.

Train friends kümmern sich darum, dass Mitglieder ihrer Gruppe möglichst bald einen Sitzplatz erhalten. Erkundigt sich eine Frau, die nicht zur Freundschaftsgruppe gehört, nach einem Sitzplatz, kann es sein, dass sie die Antwort erhält, der Sitzplatz sei bereits vergeben, obwohl die Zugfreundin, für die der Platz bestimmt ist, noch gar nicht eingestiegen ist. Einer Gruppe von train friends anzugehören bietet somit Vorteile hinsichtlich der Sitzplatzvergabe.

Für Langzeitpendler ist es besonders problematisch, wenn sie keinen Sitzplatz erlangen können – das Stehen in der Enge wird als sehr anstrengend empfunden. Viele Pendler und Pendlerinnen aus den weit entfernten Vororten versuchen diesem Stressfaktor während der Hauptverkehrszeiten durch längere Zugfahrten zu entgehen: Sie nehmen bis zu zwanzig Minuten Fahrtzeit in die ihrem Zielort entgegengesetzte Richtung in Kauf, um für die Fahrt zum eigentlichen Zielort einen Sitzplatz zu erhalten. Da die Nahverkehrszüge jeweils zwischen zwei Stationen hin und her pendeln, hat dieses Verhalten zur Folge, dass ein Großteil der Sitzplätze bereits bei der Einfahrt des Zuges an seiner End- beziehungsweise Anfangsstation besetzt ist. Im Ladies Special nutzen auch Pendlerinnen, die keine Ware transportieren, die Gepäckabteile. Als Gründe nennen die Frauen weniger Fahrgäste in diesen Abteilen und bessere Chancen auf einen Sitzplatz am Boden.

⁴⁴ In Indien drückt das lockere Schütteln des Kopfes von einer Schulter zur anderen Zustimmung aus beziehungsweise signalisiert, dass das Gesagte verstanden wurde.