

# Mit der Ind'schen Eisenbahn...

Beobachtungen bei einer Zugreise durch Maharashtra und Karnataka

Bernard Imhasly

**Inder reisen für ihr Leben gern – kein Wunder, wenn man an die engen Behausungen denkt, in denen die meisten leben. Bahnhöfe sind daher viel mehr als eine bloße Durchgangsstation. Und da Verspätungen zur Regel gehören, lässt man sich nieder, man isst, schläft, Kinder spielen Versteck, Mütter überwachen, auf dem Boden sitzend und umgeben von Koffern und Töpfen und Decken, ihre Brut, Männer finden jemand zum Schwatzen. Bernard Imhasly beobachtet bei seiner Zugreise von Mumbai nach Hampi und Hospet mit einem Augenzwinkern die Indische Eisenbahn und die Reisenden.**

**D**ieses Gefühl, einer von 26 Millionen zu sein. Das ist zwar weniger als die Befindlichkeit einer Ameise unter 1,2 Milliarden, wie dies jedem Bewohner Indiens zusteht. Aber 1200 Millionen sind eine abstrakte Größe. 26 Millionen jedoch, die Zahl der Inder, die jeden Tag mit dem Zug unterwegs sind, ist eine hautnahe Ziffer. Man ist Teil einer Masse in Bewegung, in der alle persönlichen Tätigkeiten – ein Zugticket bestellen, auf den Zug warten, sich im Abteil einrichten, essen, schlafen, Tee trinken, Schlange stehen vor der Zugtoilette, schwatzen – Teile eines kollektiven Aktes sind. Ich schaue um mich

und sehe, wie mein persönliches Verhalten von Dutzenden Anderer ausgeführt wird, als äfften sie mich nach.

Das kollektive Abenteuer einer Zugfahrt beginnt bei der Reservierung. Buchungsschalter sind in Indien immer voll, und ich sah dies nicht nur an den Mensentrauben, die sich vor jedem der 56 im CST-Hauptbahnhof<sup>1</sup> Mumbai gebildet hatten. Die Fahrt nach Hospet in Zentralindien war zwar erst in zwei Monaten angesagt, doch als ich die Tickets in den Händen hielt, waren zwei von uns vier Passagieren bereits auf der Warteliste gelandet. „Warum haben Sie nicht früher gebucht?“ gab der Beamte

vorwurfsvoll zurück, als ich nachfragte. „Kommen Sie in vier Wochen wieder; vielleicht sieht es dann besser aus“. Tatsächlich, wir rutschten in die ersten Zehn, und als wir einen Tag vor Abreise noch einmal vorbeigingen, baumelte nur noch Einer im Leeren. Ein letzter Versuch eine Stunde vor Abreise brachte schließlich die Erlösung: Auch der letzte hatte einen Schlafplatz.

Das Gedränge vor den Schaltern erspart einem zumindest Stoßen und Sperren beim Einsteigen – man hat ja seinen Platz. Doch kaum hat sich der Zug in Bewegung gesetzt, beginnt das Feilschen. Der „TT“, wie der *Ticket Collector* in unnachahmlich indischer Logik abgekürzt wird, beginnt seine *Consolidation*. Die meisten Gruppen (Inder scheinen nur in Gruppen zu reisen) wurden durch die Warteliste auseinandergerissen, und nun galt es, sie wieder zusammenzubringen. Vor dem Sitzplatz des TT bildete sich erneut eine Warteschlange. Bei uns trugen die Plätze die Nummern 4, 11, 12, 42. „Sir, wir sind eine Reisegruppe. Können wir nicht die Sitze 2,3 und 5 haben, sodass wir zusammensitzen können?“ Die Tickets wurden überprüft, verglichen, Passagierlisten raschelten. „Nein, geht leider nicht, Passagier 2 ist 75-jährig, und



Samosas oder Masala Dosas – fliegende Händler und Händlerinnen liefern ihre Speisen an den Zug.

runran bei flickr.com

Platz 42 ist eine obere Kojе, nur mit der Leiter erreichbar“. Oder: „Sorry, Plätze 2 und 3 sind ein Ehepaar, die wollen sicher zusammenbleiben“.

Wir hatten Pune erreicht, die Sonne war untergegangen, drei der insgesamt sechzehn Fahrstunden waren vergangen, als der TT seinen Kugelschreiber im durchgeschauerten schwarzen Veston endlich versorgen konnte – sein Nachfolger würde eine ruhige Nacht haben. Doch weit gefehlt. Inzwischen hatten sich nämlich Passagiere auf freigewordenen Sitzen eingerichtet, und bei den nächsten drei Stationen – um 22 Uhr, und zweimal nach Mitternacht – stießen neue Passagiere hinzu. Sie schwangen ihre Reservationsnummern und beharrten lautstark auf ihrem Liegerecht. Es war am TT, die Passagiere aufzuseuchen, die sich in ihre Decken eingewickelt haben und so taten, als schliefen sie tief. Dafür saßen alle anderen im Abteil auf.

Inder reisen für ihr Leben gern – kein Wunder, wenn man an die engen Behausungen denkt, in denen die meisten leben. Bahnhöfe sind daher viel mehr als eine bloße Durchgangsstation. Und da Verspätungen zur Regel gehören, lässt man sich nieder, man isst, schläft, Kinder spielen Versteck, Mütter überwachen, auf dem Boden sitzend und umgeben von Koffern und Töpfen und Decken, ihre Brut, Männer finden jemand zum Schwatzen. Das war die Szene im alten *Victoria Terminus* in Mumbai. Als ich mir beim Halt um 23 Uhr in Sholapur auf dem Bahnsteig die Füße vertrat, hatte ein Kulissenwechsel stattgefunden: er glich nun einem Nachtlager. Überall lagen Gestalten herum, das Hüfttuch über Kopf und Körper gezogen, das Reisebündel als Kopfkissen, die schlafenden Kinder geschützt in der Körperbeugung der Mutter liegend. Sieben Stunden später, als wir in Guntakal ausstiegen, hatte sich der Bahnsteig in eine dampfende, zischende Küche verwandelt. Nicht weniger als vierzehn Gasflammen zählte ich, über denen *Idlis* und *Sambar* gekocht wurden. Die schlaftrunkenen Passagiere zirkelten an

Der „TT“ kontrolliert seine Passagierliste  
runran bei flickr.com

den Verkäufern vorbei, die ihnen in der Zeitung von gestern duftenden Kokos-Chutney unter die Nase hielten.

Fast gleichzeitig war auch der Delhi-Bangalore-Express eingetroffen, und – wir warteten auf den Anschluss von Hyderabad – ich hatte Zeit, den Strom von Reisenden zu beobachten. Es waren Saisonarbeiter und Pilger, Touristen aus Kolkata und Soldaten auf Urlaub, einen *Sadhu* erblickte ich und Frauen mit einem Bündel auf dem Kopf und einem Kind auf der Hüfte, dazwischen die roten Turbane der Kulis, denen Geschäftsleute und Familien hinterher hasteten. Und ich ahnte, wie viel mehr die *Indian Railways* sind als ein bloßes Transportunternehmen. Sie sind ein Kreislaufsystem von 63 000 Streckenkilometern, das dieses Land zusammenhält, mit seinen Pilgern und Politikern, den 400 Millionen Wanderarbeitern, den Mythen von Bhagavadgita und Bollywood – und dem Dreck, der jede Geleiserampe in Indien zielt.

Erstaunt es, dass das Eisenbahnministerium eines der begehrtesten Portefeuilles für einen populistischen Politiker ist, weil der dem Parlament jedes Jahr sein eigenes Budget vortragen darf? In dem dieser jeweils neue Haltestellen und Strecken ankündigt, die – ein Wunder! – meist in seinem Wahlbezirk liegen? Mit 1,6 Millionen Angestellten ist die Indische Eisenbahn einer der größten Arbeitgeber der Welt. Selbst *Class Four*-Jobs – Fensterputzer und Teeverkäufer etwa – sind heiß begehrt. Als vor einigen Jahren in Mumbai 35 000 Stellen ausgeschrieben wurden, kamen die Bewerber aus ganz Indien. Eine Gruppe aus Assam wurde kurz vor Mumbai von Anhängern einer lokalen Partei an der Bewerbung gehindert, indem sie kurzerhand aus dem fahrenden Zug gedrängt wurden.

Nach vier Tagen in Hampi und Hospet kamen wir in einer zweiten Nacht-



fahrt am frühen Sonntagmorgen im Bangalore Cantonment an. Draußen fiel Nieselregen, es war unangenehm kühl. Wir schlurften am Stationsgebäude vorbei, und ich erblickte zwei Anschriften, hoch über den gewölbten Türen. Die Eine lautete ‚*Railway Retiring Room*‘, von dem ich aus Erfahrung wusste, dass er nicht nur einen Ankleideraum und ein Schlafzimmer verbarg, sondern auch die Wahl zwischen zwei Toiletten bot, *Western-style* und *Indian-style*. Daneben stand über der Tür *Gopal Free Lending Library & Reading Room*. Ich wäre am liebsten gleich dort geblieben, trotz der dreißig Stunden Zugfahrt. Oder wegen ihnen.

#### Zum Autor

Der 1946 geborene Walliser Bernard Imhasly studierte Linguistik und Ethnologie. Von 1990–2007 arbeitete er als Südostasien-Korrespondent für die NZZ. 2006 ist sein Buch „Abschied von Gandhi? Eine Reise durch das neue Indien“ im Herder-Verlag erschienen.

#### Endnote

<sup>1</sup>CST = Chhatrapati-Shivaji-Terminus, der seit einigen Jahren neue Name des ehemaligen Victoria-Hauptbahnhofs in Mumbai