

Das endgültige Aus für Kalkuttas Mann-Kraft-Maschine?

Text und Foto von Thomas Hoffmann

"Es bedarf der Kraft eines Büffels! Und wenn sie erst einmal rollt, ist es gar noch schlimmer. Denn wenn die Rikschas erst einmal fährt, dann ist es sehr schwer, sie wieder zum Stehen zu bringen. Sie läuft ganz von alleine, als hätte sie ein Eigenleben. Plötzliche Stopps sind extrem anstrengend und schmerzhaft für das Kreuz, und das Wiederanfahnen nicht minder, nur daß dabei der Schmerz in der Schulter und den Unterarmen sitzt. Eine Rikschas ziehen, um seinen Lebensunterhalt zu verdienen, ist, als wenn man ins Wasser springt, um wilden Tieren zu entkommen, nur um sich von einer Herde wilder Krokodile umzingelt zu sehen. Die Bus- und Lastwagenfahrer leiten den Angriff. Es scheint, als zögen sie eine besondere Befriedigung daraus, Rikschafahrer zu terrorisieren, indem sie sich mit ihren lauten Hupen und schweren Maschinen wie wilde Stiere aufzuführen. Die wildesten von allen aber sind die Fahrer der Kleinbusse und die Taxifahrer."

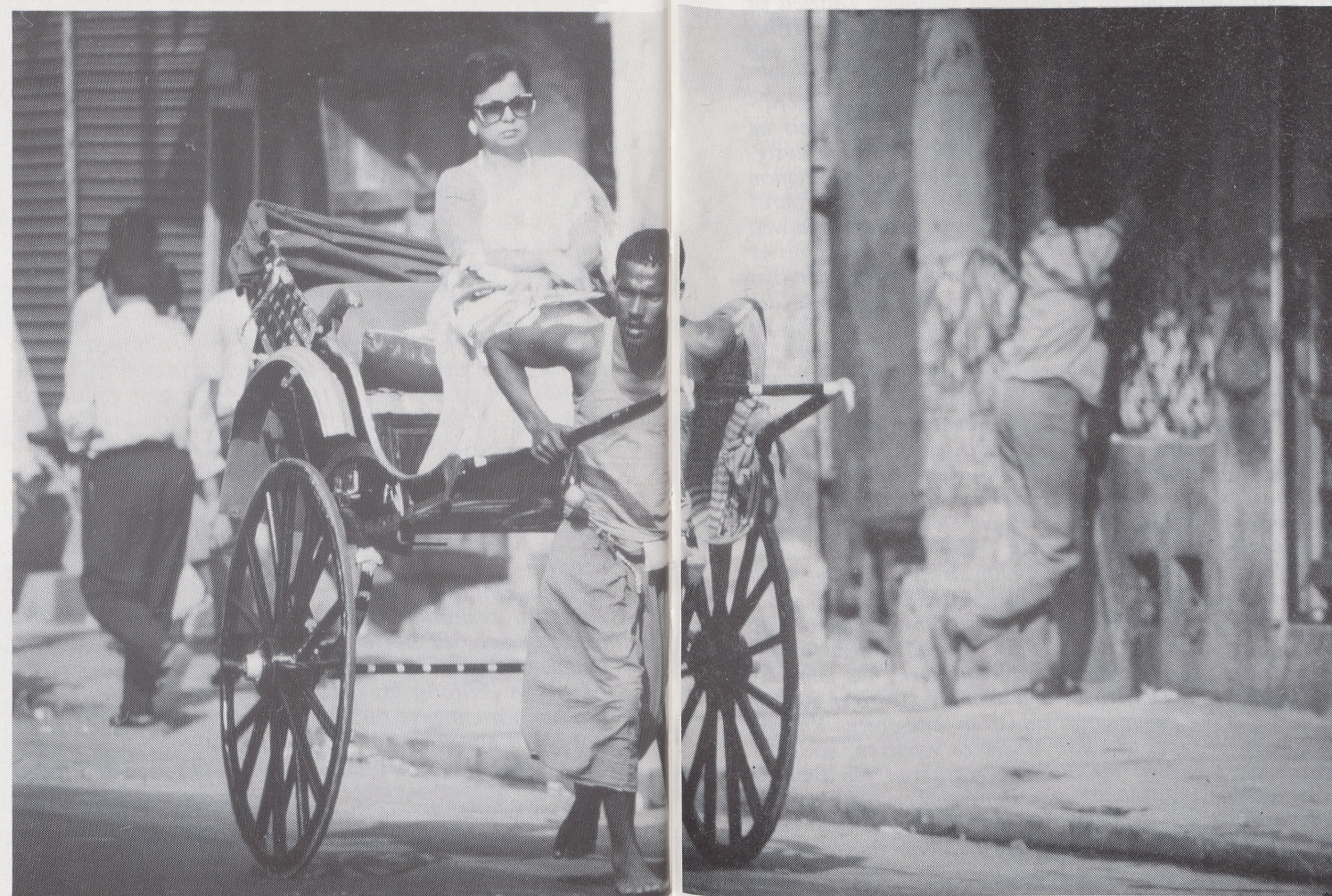
Mit diesen Worten beschreibt der französische Bestsellerautor Dominique Lapière in seinem an der Lebensrealität der Bewohner ausgerichteten Buch über die Slumsiedlung "Stadt der Freude" am Westufer des Hooghly-Flusses die tägliche Mühsal, die ständigen Anstrengungen und die nicht endenden Härten des Alltags der Rikschafahrer von Kalkutta. Doch damit soll nun Schluß sein. Zumindest, wenn es nach dem Willen der Stadtväter der Zwölf-Millionen-Metropole am Golf von Bengalen geht. Denn diese sind der Meinung, daß fünfzig Jahre nach der Unabhängigkeit von den Briten und der Emanzipation aus kolonialer Unterdrückung die Zeit gekommen ist, mit der Rikschas eines der letzten Symbole kolonialer Erniedrigung endgültig zu beseitigen. Dabei treiben weniger die vordergründig so mildtätigen und scheinbar um die Würde der Rikschafahrer besorgten Argumente die Stadtväter zum Handeln an, als vielmehr die Tatsache, daß Kalkutta mit acht bis neun Stundenkilometern die geringste innerstädtische Durchschnittsgeschwindigkeit nicht nur unter den vier Megastädten und wirtschaftlichen Wachstumszentren Indiens - neben Kalkutta Madras, Delhi und Mumbai, das frühere Bombay - aufweist, sondern unter allen indischen Städten überhaupt. Und diese Feststellung paßt wiederum so gar nicht mit der Vorstellung zusammen, welche die politische und administrative Führungselite der Stadt von deren künftiger Entwicklung hat. Die logische Konsequenz dieses Gegensatzes lautet daher: "Wir müssen uns von der Rikschas verabschieden", so der Verkehrsminister des indischen Bundesstaates Westbengalen, Subhas Chakraborty, der die Vehikel zum Jahresende endgültig aus der Stadt verbannen will.

Mit dieser Überzeugung und der daraus abgeleiteten, einem blindem Modernismus hörigen Verkehrsplanung steht die kommunistische Regierung Kalkuttas nicht alleine da, sondern reiht sich ein in eine seit langem in den Großstädten Asiens bestehende politischen Tradition, die das Ziel verfolgt, Rikschas und Trishaws aus dem Straßenbild zu entfernen. Insbesondere in den vergangenen Jahren führte dieses Modernisierungsstreben von Delhi über Dhaka bis Jakarta zu äußerst repressiven politischen Aktionen der Machthabenden.

Dabei sind sich die Verantwortlichen in Kalkutta darüber bewußt, daß sie mit dem Verbot der offiziell lizenzierten 6.000 sowie der auf 45.000 Stück geschätzten riesigen Zahl illegal in der Stadt operierenden Rikschas nicht nur die Existenzgrundlage von etwa 100.000 Rikschafahrern - jede Rikschas wird in zwei Schichten von zwei Fahrern betrieben -, sondern von mindestens weiteren 250.000 Angehörigen der Fahrer und einer großen Zahl von Mechanikern oder Garkü-

chenbetreibern vernichten. Hinzu kommt, daß der städtischen Bevölkerung ein kostengünstiges Verkehrsmittel genommen wird, das insbesondere während der sommerlichen monsunbedingten Überschwemmungen in Kalkutta das einzige ist, das den Verkehr überhaupt noch aufrecht erhält.

Den indischen Subkontinent eroberte die in Japan in den 1860er Jahren von einem amerikanischen Missionar erfundene Rikschas, mit der er das harte Los der säufentragenden Kulis lindern wollte, von Shimla, dem Sommersitz des britischen Kolonialimperiums in den Himalayavorbergen Himachal Pradeshs, aus, wo die ersten Gefährte im Jahr 1880 auftauchten. Zur Jahrhundertwende führten chinesische Kaufleute das Vehikel in Kalkutta ein, um den Transport ihrer Waren zu verbessern. Schnell wurde den in Kalkutta lebenden Chinesen bewußt, daß das Gefährt im Personentransport eingesetzt eine gute Einkommensquelle bot und so beantragten sie im Jahr 1914 eine entsprechende Lizenz bei der städtischen Administration. Die Rikschas wurde in Kalkutta wie auch in anderen Städten des Kontinents zum Synonym asiatischen Nahverkehrs, zum Klischee eines ganzen Kulturerteils. Während jedoch im Laufe des 20. Jahrhunderts die Rikschas in allen Metropolen des asiatischen Kontinentes von Trishaws, Bussen, Taxen und Autorikschas verdrängt wurde, konnte sie allein in Kalkutta während ihres



Siegeszuges durch Asien in den 30er Jahren nicht gegen die Rikschas behaupten. Nachdem bereits 1988 ein gleichlautendes Vorhaben gescheitert war, soll nun, so ist es der Wille der Stadtväter, das Symbol kolonialer Menschenverachtung und der Anachronismus innerstädtischen Verkehrs endgültig auch aus Kalkuttas Innenstadt verschwinden.

Die Arbeit als Rikschas-Kuli ist zweifelsohne hart, und der Vorwurf, diese Arbeit sei gegen die Würde des Menschen, entbehrt sicherlich nicht jeglicher Grundlage. Aber, so muß doch gefragt werden, was ist denn die Konsequenz einer solchen Entscheidung? Die Mehrzahl der Rikschafahrer Kalkuttas sind Muslime, die aus den ländlichen Gebieten des Bundesstaates Bihar, Indiens hoffnungslos überfülltem Armenhaus, stammen und mit ihrem Zug in die Stadt der Hoffnungslosigkeit ihrer Existenz als Landlose, Tagelöhner oder Pächter zu entgehen suchen. Ihre Armut und Mittellosigkeit läßt keinen Gedanken daran zu, eine eigene Rikschas zu erstehen und mit dieser auf eigene Rechnung einen Tagesverdienst von ein paar Mark einzufahren. Stattdessen stehen nahezu alle Rikschafahrer in einem starken Abhängigkeitsverhältnis zu einem der wenigen Rikschabesitzer, die die Gefährte zu einem festen Mietsatz täglich an zwei Rikschafahrer entleihen. Neben diesem Betrag müssen die Fahrer, da sie zumeist keine Betreiberlizenz für ihre Rikschas haben, Schmiergelder an die Polizei zahlen, wollen sie nicht riskieren, daß ihr Gefährt konfisziert und nur gegen Zahlung sehr hoher Beträge wieder zurückgegeben wird. Mit dem geringen Verdienst von durchschnittlich 70 Rupien, etwas mehr als drei Mark, das den Rikschafahrern nach einem Zwölfstundentag bleibt, müssen sie nicht nur den eigenen Lebensunterhalt bestreiten, sondern mit einem Betrag von etwa 30 DM im Monat auch die Unterstützung ihrer in Bihar ver-

bliebenen Familien finanzieren. Welche Möglichkeit zum Geldverdienen bliebe ihnen, wenn sich die Stadtverwaltung mit ihren Plänen durchsetzt? Als Rikschafahrer, ungeschützt der Hitze und dem Straßenverkehr ausgesetzt und zumeist barfuß auf dem im Sommer schier unerträglich heißem Teerbelag der Straßen unterwegs, führen sie zweifelsohne ein hartes Leben, haben aber zumindest Arbeit und einen wenn auch geringen, so doch sehr wahrscheinlichen, wenn nicht sogar sicheren Tagesverdienst. Die Menschenwürde zu achten und zu schützen ist ein ehrenwertes und zu unterstützendes Anliegen. Die Möglichkeit zu haben, durch eigene ehrliche Arbeit Geld zu verdienen aber trägt weit mehr zur Menschenwürde bei, als im Namen der Menschlichkeit und der Modernität den ohnehin am untersten Ende der Gesellschaft angesiedelten Saisonarbeitern die Arbeit und damit ihnen wie ihren in die hunderttausende zählenden Angehörigen die Existenz zu nehmen, ohne gleichzeitig tragfähige Alternativen anzubieten.

Neben dieser sozialen Dimension des Verbotes der Rikschas in Kalkutta gibt es auch eine ökologische. Tag für Tag befördern die Rikschafahrer Kalkuttas weit über eine Million Menschen und legen dabei, ohne die Umwelt zu belasten, die gleiche Strecke zurück, wie alle indischen Inlandsflüge zusammengenommen. Geschäftsleute nehmen die Dienste der Rikschafahrer ebenso in Anspruch wie Schulkinder, Frauen oder Händler, die ihre Waren transportieren lassen. Die Anschaffung der Rikschas zugunsten von Taxen und Autorikschas, deren mit einem Benzin-Öl-Gemisch betriebene Zweitaktmotoren die ohnehin schlechte Luft der Millionenstadt verpesten, würde massiv zur weiteren Belastung der Luft und damit der Gesundheit der Bevölkerung beitragen. Gerade dieser ökologische Aspekt trägt wesentlich mit dazu bei, daß die Fahrradrikschas in vielen europäischen Städten, wie beispielsweise Oxford, Berlin, Frankfurt, Gießen, Regensburg und Prag seit Jahren auf dem Vormarsch sind.

Diesen - aus anderem Blickwinkel modernen - Entwicklungen gegenüber sind die Regierenden von Kalkutta offensichtlich ebenso blind wie gegenüber den sozialen Folgen ihres Handelns. Ihnen ist, obgleich sie der wohl doch nur verbal den Armen nahestehenden kommunistischen Partei angehören, das äußere Erscheinungsbild der Stadt anlässlich der 50-Jahrfeier der Unabhängigkeit im kommenden Sommer sowie der Eindruck auf potentielle ausländische Investoren wichtiger als die Existenzgrundlage von ein paar hunderttausend Menschen. Sicher werden sich die gewerkschaftlich unter anderem in der 'Calcutta Rikshaw Chalak Panchayat' gut organisierten Rikschafahrer nicht kampflös geschlagen geben und ihre bereits begonnenen Streiks fortsetzen. Den Argumenten der Rikschagegner, wonach Rikschas den innerstädtischen Verkehr blockierten und die im Rikschageschäft verdienten Gelder - immerhin umgerechnet zehn Millionen Mark im Jahr - zum größten Teil nach Bihar, in den Herkunftsstaat von 80 Prozent der Fahrer, abfließen würden und die Rikschas insbesondere neben der in Kalkutta verkehrenden einzigen U-Bahn auf dem indischen Subkontinent ein anachronistisches Gefährt darstelle, das der Modernität weichen müsse, halten die Gewerkschaften entgegen, daß die Rikschas die bequemste Art des Kurzstreckentransportes garantiere. Sie befördere den Fahrgast zu jedem beliebigen Punkt der Innenstadt und sei ein sicheres, jederzeit und allenorts verfügbares, ideales wie umweltfreundliches Verkehrsmittel, insbesondere während der Monsunüberschwemmungen.

Ob diese Argumente und die Streiks aber die Haltung der Stadtverwaltung zu ändern vermögen, muß bezweifelt werden. Eher ist mit dem endgültigen Abtauchen der Mann-Kraft-Maschine in das Dunkel der Geschichte und einem weiteren Heer von existenz- und hoffnungslosen Armen ein Opfer der Modernisierung zu rechnen.