

Berstendes Bombay

von K. Badrinath

Bombay - ein stinkender, lärmender Moloch, der, obgleich zum Sterben bestimmt, zum Leben entschlossen ist. Vierzehn Millionen Einwohner, getragen vom unbändigen Drang zum Überleben, kämpfen tagtäglich gegen die Widrigkeiten des Lebens an, die hier besonders stark ausgeprägt sind. Der Alptraum der hier Lebenden ist zugleich ihr Stolz: das Transportsystem. Jeden Tag verbringen etwa fünf Millionen Menschen mehrere Stunden in den überfüllten Zügen. In der 'rush hour' sind 'Spitzendichten' von zehn Menschen pro Quadratmeter nicht selten - im Eisenbahnerjargon wird so etwas auch mitleidlos als 'super dense crushload' bezeichnet.

Wer auf die Straße ausweicht, ist nicht besser dran. 650.000 Fahrzeuge auf den Straßen Bombays sorgen für nervtötende Wartezeiten. Die Zahl der Unfälle steigt

stetig, 1992 auf über 25.000, die nicht gemeldeten kommen noch dazu. Die Todesfälle bewegen sich je nach Quelle zwischen 385 bis 750 Menschen. Wer will in dieser implodierenden Stadt die genaue Zahl kennen? Besserung ist nicht in Sicht: Pro Jahr werden 35.000 bis 40.000 neue Fahrzeuge in Bombay registriert, die Zahl der Motorräder ist in den vergangenen zehn Jahren um 182 Prozent gestiegen. Bis zum Jahr 2000 erwartet man 1,2 Millionen Fahrzeuge. Schlechte Zeiten für Optimismus!

Die Stadt rühmt sich eines effizienten öffentlichen Transportnetzes. Neben der Eisenbahn verkehren mehr als 3.000 Busse, 35.000 Taxis sowie 24.000 Autorickshaws. Busse und Züge bewältigen zusammen 80 Prozent der Reisenden. Letztere haben also den kosmopolitischen Charakter der Stadt ermöglicht,

sehen sich aber nun außerstande, die zügig wachsende Kundschaft zu bedienen. Die Bevölkerung wächst jährlich um 2,66 Prozent. 400.000 zusätzliche Menschen in den Vorstädten Vasia, Virar, Thane, Kalyan und New Bombay sind 400.000 potentielle Kunden. In den vergangenen vier Jahrzehnten ist die Zahl der Bahnpassagiere um das Fünffache angewachsen. Demgegenüber steht eine Zunahme der Zugfahrten um das Zweieinhalbfache: Die Differenz zwischen Angebot und Nachfrage wird von Tausenden täglich erlebt. Bereits heute verkehren täglich über 1.100 Züge der 'Central Railway' vom Victoria Bahnhof im Süden Bombays in die im nordöstlichen Korridor gelegenen Vorstädte und befördern dabei 2,6 Millionen Menschen. In Spitzenzeiten kommt etwa jede Minute ein Zug an. Bei der 'Western



Bombays Rush-hour: 24 Stunden täglich (Foto: 'Frontline')

Railways' sind es 926 Fahrten, die den Transport von 2,5 Millionen entlang des westlichen Korridors nach Virar sicherstellen.

Die mit der Urbanisierung einhergehende Slumbildung führt auch beim Transport zu Problemen. Land ist knapp und teuer geworden. Viele haben ihre Hütten buchstäblich nur Zentimeter entfernt von den Eisenbahnschienen aufgerichtet. Resultat: 260 Tote allein 1993 auf der westlichen Zuglinie. Menschliche Exkremente sowie der aus allerlei Abfällen hochsteigende Gestank machen die alltägliche Fahrt zu einer Tortur. Dies ist beileibe nicht die einzige Widrigkeit, mit der der Zugreisende konfrontiert ist. Sobald der Zug einfährt, läßt sich die Stimmung auf. Wer nur zur Verabschiedung auf dem Bahnsteig steht, sieht sich Sekunden später bereits unfreiwillig in irgendeinem Abteil, in das er von der Menge hineingeschoben wurde. Der Platz reicht kaum, um mit beiden Füßen auf dem Boden zu stehen. Hitze und Schweißgestank erfordern ein Höchstmaß an Stärke. Der Unterschied in der ersten Klasse besteht darin, daß man von einer überwiegend englischsprachi-

gen, reicheren Menge geschubst wird. Wenn der Zug sein Ziel erreicht hat, ist die Qual für den Reisenden noch längst nicht zu Ende. Jetzt wartet eine Busschlange auf ihn. Es ist schwer vorstellbar, wie man sich auf diese Weise frisch ans Tagwerk machen kann.

Es ist erstaunlich, daß trotz dieser fast unerträglichen Begleitumstände die Stimmung in den Zügen als fröhlich bezeichnet werden kann. Es wird gesungen und getrommelt; wer des Lesens mächtig ist, liest oder füllt Kreuzworträtsel aus. Manche spielen Karten, diskutieren die neuesten Börsenkurse oder schlafen auch im Stehen. Hier entstehen Freundschaften, werden Verträge abgeschlossen. Der Zug ist für viele zum Drehpunkt ihres Lebens geworden.

Alternativen zum Zug bestehen aufgrund der reichlich fließenden staatlichen Subventionen nicht. Das Taxi kostet rund das Zweihundertfache dessen, was man für eine Zugfahrt ausgeben muß. Dazu kommen noch die versteckten, jeden Fahrer zur Verzweiflung bringenden Straßenschäden und die erwähnten Staus. Das Auto ist auch die größte Emissionsquelle. Nach Schätzungen von

Umweltaktivisten werden jedes Jahr 188.000 Tonnen an Kohlenmonoxid sowie 27.000 Tonnen an Stickoxiden freigesetzt. Dazu kommen noch 275 Tonnen Blei, weil bleifreies Benzin nicht existiert.

Es liegen einige Vorschläge zur Bekämpfung der mit dem Verkehrskollaps einhergehenden Umweltverschmutzung auf dem Tisch. Die besten Chancen haben dabei 60 elektrisch angetriebene Busse, die in New Bombay von der 'City and Industrial Development Corporation' (CIDCO) eingeführt werden sollen. Das Projekt soll circa 10 Milliarden Rupien kosten (500 Millionen Mark). Wie der Verkehrsexplosion Einhalt geboten werden kann, weiß zur Zeit allerdings niemand genau.

Ebensowenig gesundheitsförderlich ist der Lärmpegel in Bombay, der zu den höchsten in der Welt zählt. An den Hauptkreuzungen erreicht er 77 bis 88 Dezibel, sonst 66 bis 76 tagsüber und 52 bis 66 in der Nacht. Und zum krank machenden Lärm und Schmutz gesellt sich noch der Platzmangel.

Dharavi: Eindrücke aus Bombays großem Slum

von K. Badrinath

Der Fluß Styx fließt durch Bombay. Einst ein ruhiger Fluß, strömt er jetzt als Kloake entlang eines betonierten Flußbettes durch den großen Slum der Stadt. Es ist der Ort, den Bombays Presse "Asiens größten Slum" nennt. Groß oder klein, der Fremde verstummt über den Dreck in Dharavi. Das Rinnsal, das durch die Gosse fließt, ist so schwarz wie Kohle. Es mündet in das Arabische Meer, das knapp eineinhalb Kilometer Luftlinie entfernt liegt. Früher war Dharavi ein Sumpf, in dem Koli-Fischer ihre Netze auswarfen, ein Ort, wo die Vögel aus dem weitentfernten Sibirien überwinterten. In Dharavi selbst sieht man die rußgrauen Hütten, sieht schwerarbeitende Männer und Menschen, die die Gosse wahlweise als Toilette und als Reinigungsstätte nutzen. Man riecht den vermischten Gestank von Chemikalien, Kuhdünger und Abgasen der Diesel-LKWs. Wenn man dann ein sechsstöckiges Mietshaus hinauf steigt, das die Gemeindeverwaltung bauen ließ, um dort Slumbewohner unterzubringen, hat man einen guten Blick auf die Ausdehnung der eng nebeneinander liegenden Slums. Es ist eine Aussicht auf verstaubte Ziegeldächer, deren Geschlossenheit nur

durch Miet- und Hochhäuser - Ergebnisse der Immobilienspekulationen - unterbrochen wird.

Wenn man dann wieder auf die Straße zurückkehrt, staunt man über kleine, aber ausgefallene Schaufenster und glitzernde Juweliengeschäfte, die in nächster Nachbarschaft zu den Hütten der Armen liegen. Dharavi verändert sich unter dem Druck des Geschäftslebens und dem Raumbedarf einer großen Stadt

Bei einem Gang durch die verwinkelten Gassen des Slums fällt ein adrett aussehender Büroangestellter mit einer Brieftasche in der Hand auf. Er bahnt sich seinen Weg vorbei an einer Unmenge umherliegender Kabel. Der Mann lebt freiwillig in Dharavi, obwohl er dem Mittelstand angehört. New Bombay im Norden ist durch die neue Brücke und den neuen Zug nur eine Stunde vom Zentrum entfernt - von Südbombay. Dharavi ist für Bombay etwas besonderes. Es ist nicht das, was die Favellas für Rio sind, der Payatas Distrikt für Manila oder die Bronx für New York. In diesen Städten würde niemand freiwillig leben wollen. Aber Dharavi ist anders. Die Leute hier wollen nirgendwo anders hin.

Eigentlich bin ich hierher gekommen,

um einen besonderen Einheimischen zu sehen. Ich bin nach Koliwada gegangen, wo die Kolis einst fischten. Jetzt herrscht dort ein Wirrwarr von Gassen, die zu einem Labyrinth von Häusern führen. Ich gehe unter einem Torbogen hindurch, an dem das Bild eines trainierenden muskulösen Mannes hängt. Das Bild wirbt für ein Fitness-Center. Ich gehe weiter, biege in eine kleinere Gasse ein und finde den Mann, den ich suche.

Kishen Kirlekar ist 40 Jahre alt. Er ist ein Koli. Kirlekar, sein Bruder und ihre Familien teilen sich eine Vierzimmer-Wohnung in einem zweistöckigen Haus. Auch der Vater Kirlekar lebt noch bei ihnen. Der 95-jährige ist ausgemergelt und verläßt sein Bett nicht, das in einer Ecke des Wohn- und Allzweckzimmers steht. Das Zimmer ist halb so groß wie ein Badmintonplatz, schon eine gute Größe für Bombay. Es finden sich ein Kühlschrank, ein Fernseher, ein Aquarium, einige Klappstühle aus Metall, kleine Tische, ein Sofa und ein Schrank. Die Mitte des Raumes ist als Schlafplatz und Kinderspielplatz freigehalten worden. Nebenan befindet sich der Gebetsraum, ein kleiner, mit einer Lithographie von Durga ausgestalteter Raum (Durga