

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 Gasse 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 Gasse 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

ist eine Kriegerin mit zehner Stärke symbolisierenden Armen, die auf einem Löwen, als Ausdruck der Unbesiegbbarkeit, reitet, A.d.Red.). Überall in der Wohnung hängen Lithographien von Hindu-Gottheiten; ein Porträt von Kirlekars Mutter ist auch dabei.

Obwohl es ihnen besser geht als vielen Menschen in Dharavi, ja sogar besser als vielen Menschen in Bombay, ist Kirlekar verbittert. "Vor fünfzehn Jahren gaben wir das Fischen auf. Nun verdienen wir unseren Lebensunterhalt als Koli-Band. Wir unterhalten die Leute. Dharavi war einst unser Fischgrund. Es war ein Sumpf, ideal zum Fischen." Kirlekar öffnet einen Schrank und holt einen prallgefüllten Aktenordner hervor, der Anträge an die Behörden enthält. Die ersten Anträge wurden noch zu einer Zeit gestellt als es Fischer gab. Sie sprechen von einer emotionalen Notwendigkeit, einige der Fischgründe der Kolis zu erhalten. Die Anträge stießen auf taube Ohren, waren nur eine kleine Notiz in den Papierbergen der Regierung.

Nachdem die Fischgründe verschwunden waren, änderte sich der Ton der Anträge. Schmerz und Ärger breiteten sich aus. Auch auf die Bitte an die Adresse der Regierung, alternative Arbeitsplätze zur Verfügung zu stellen, gab es keine Antwort.

Während die Bürokraten und der Führer der 'Congress'-Partei gegenüber Kirlekar taub blieben, sah die hinduschauvinistische 'Shiv Sena', die sehr aktiv ist in Dharavi, eine Chance - sie hörte ihm zu. Sie konnte zwar nicht die Fischgründe wiederherstellen, gab aber den Kolis Rückendeckung. Und Kirlekars Schwägerin wurde zur 'Shiv Sena' Funktionärin im dritten Wahlbezirk ernannt. Ich treffe sie.

Triza Kirlekar ist eine gutaussehende Frau mit aufmerksamen Augen. Sie hat die Leidenschaft eines Menschen, der lange geschwiegen und nun einen Grund gefunden hat, seine Stimme zu erheben. Sie ist eine stolze 'Shiv Sena' Aktivistin. Triza spielte während der Bombay-Unruhen von 1992-1993 eine wichtige Rolle in Dharavi. Mit dabei ist Shushoba Barve, eine bekannte Sozialarbeiterin in Bombay. Sie ist so leidenschaftlich wie Triza, wenngleich ihre Leidenschaft ruhiger ist und sich in eine andere Richtung konzentriert. Sie wird von allen ethnisch-religiösen Hauptgruppen Dharavis angehört. Wir gehen von einem zum anderen Ende eines an der Hauptstraße von Dharavi gelegenen Slum und passieren eine der ältesten Moscheen Bombays, viele in weiß gekleidete Fußgänger begegnen uns. Ein Krankenwagen der 'Shiv Sena' kommt uns entgegen - die sozialen Aktivitäten der Partei gehen Hand in Hand mit den politischen. Wir bleiben an einem Haus zwischen

Koliwada und Moschee stehen. Es ist ein moslemisches Haus. Shushoba zeigt darauf und sagt: "Während der Unruhen von 1992 (gemeint sind die kommunalistischen Auseinandersetzungen zwischen Hindus und Moslems im Gefolge der Vorfälle um die Babri-Moschee, A.d.Red.) mußte ich mich hier einige Tage lang verstecken."

Shushoba stellt mir einen jungen Arzt vor, der als sozialer Aktivist in seiner Gemeinde zwischen Moslems und den anderen Gruppen zu vermitteln versucht. Wir durchschreiten eine schmale Gasse, an deren Ende eine einzelne Tür liegt. Hinter der Tür breiten sich mehrere Räume und ein würfelförmiger Innenhof aus. Auf engstem Platz leben mehrere moslemische Familien zusammen. Die Tür zur Gasse ist der einzige Ein- und Ausgang dieser Menschen. Wir halten uns nicht lange in der Gasse auf. Die in nächster Nachbarschaft zu den Moslems lebenden südindischen Tamilen - etwa ein Dutzend Familien - nutzen unsere Anwesenheit, um sich über die Nachbarn zu beschweren, während die Moslems über ihr eingepferchtes Leben lamentieren. Bevor wir gehen, beobachte ich einen Tamilen und dessen Sohn beim Errichten einer Mauer aus Ziegelsteinen. Zunächst glaube ich an eine Wiederaufbauaktion. Die Tamilen sind möglicherweise Opfer der Unruhen geworden. Erst dann begreife ich: Sie haben die Mauer selbst niedergedrückt, um sie nun ein Stück näher an der Tür der Moslems wiederaufzubauen. Die Tamilen ziehen ihren Vorteil aus den ungeklärten Bedingungen in Dharavi. Wegen ihrer zahlenmäßigen Unterlegenheit wagen es die Moslems nicht, zu protestieren. Sie fürchten, daß die Tamilen demnächst ihre Tür zumauern könnten.

Ich frage mich, warum die Moslems Dharavi nicht verlassen. Mein Begleiter fragt, wohin sie denn ziehen sollten.

Trotz bedrängter Lebensräume und Lebensbedrohung, arbeiten Menschen in Dharavi. Es geht wie in einem Bienenstock zu. Viele arbeiten in den vornehmen und weißgewaschenen 'Johnson & Johnson' Fabriken, wo chirurgisches Garn aus dem Darm von Ziegen hergestellt wird. Sie arbeiten in Ledergerbereien, in denen zum Beispiel Koffer gefertigt werden, in Fabriken, wo Gürtel oder Schnallen produziert werden, in Konfektionsbetrieben oder der Plastikindustrie, wo Töpfe, Pfannen und Paletten hergestellt werden.

Mit seinen Fabriken, Schulen, Apotheken, Kliniken und Geschäften ist Dharavi eine eigene kleine Stadt, hängt aber doch über eine Nabelschnur mit Bombay zusammen, denn die Industrien benötigen die Infrastrukturen und Dienstleistungen der großen Stadt.

Später treffe ich einen 27-jährigen

Mann, der seinen Lebensunterhalt mit dem Reinigen von Senf-, Ghee-, Erdnuß- und Cashewnußkanistern verdient. Er lebt schon seit seiner Geburt in Dharavi. Der Mann hat sich einem Sammeldienst angeschlossen - von Tür zu Tür werden Kanister eingesammelt, die zwischen fünf und 25 Rupien kosten. Anschließend werden sie mit heißem Wasser, aber ohne Reinigungsmittel gesäubert. Ungefähr 20 Frauen und Männer arbeiten hierzu in einem Schuppen - der Fabrik -, der den meisten auch Schlafstätte ist. Nach der Reinigung werden die Kanister zu anderen Fabriken gebracht und mit verschiedenen Ölen wieder aufgefüllt. Sie wechseln den Besitzer zum Preis von 15 bis 30 Rupien.

Nachdem ich Dharavi verlassen habe, rufe ich einen Freund an. Er ist Architekt und um Bombay sehr besorgt. "Grundrißkarten zeigen, daß das Bewässerungssystem in Dharavi saniert werden und ein Entwässerungssystem aufgebaut werden muß, um die Fluten der Regenzeit abzuschwächen. Ein modernes Wasserversorgungssystem könnte angeschlossen werden." Auf meine Frage, wieviele Menschen in Dharavi leben, meint er: "Keiner weiß es. Genausowenig weiß man, wem das Land gehört. Die Menschen sind einfach da, haben sich im Laufe der Jahre dort niedergelassen." Ich gehe an einem Schild vorbei: "Halte Bombay sauber und grün", steht darauf zu lesen. Offensichtlich gilt dies nicht für Dharavi. Dharavi ist ein Ort mit wenigen Bäumen, keine Vögel aus weitentfernten Gebieten fliegen ihn mehr an. Dafür strömen nun die Menschen aus allen Teilen Indiens herbei.

(Übersetzung: Brigitte Geske)

## Gossner Mission



### Handwerksförderung in Zambia

Armut zwingt Tausende von Schulabgängern in Zambia ihre Dörfer zu verlassen. Handwerksausbildung bietet ihnen neue Zukunftschancen. Helfen Sie uns, das Ausbildungsprogramm für Handwerker im Gwembetal - einer der ärmsten Gegenden Zambias - fortzusetzen.

Kennwort: Handwerk/Zambia  
Konto: EDG Kiel (Fil. Berlin)  
BLZ: 100 602 37  
Konto: 139 300

Gossner Mission  
Fennstr. 31 D-12439 Berlin  
Tel.: 030/6317809