

Tempo-Boys

- Kinder ohne Perspektive -

von Shaheen Ahmad

Ihr Alter liegt zwischen acht und dreizehn Jahren. Ihre Zahl geht in die Tausende und täglich werden es mehr. Die Rede ist von den mehr als 18.000 'Tempo-Boys' von Bangladesh. Die Armut dieser Jungen ist eklatant, sie sind Opfer eines Systems, das bei der Bekämpfung dieser Armut versagt.



'Tempo-Boy' im Einsatz (Foto: Walter Keller)

'Tempo', ein öffentliches Transportfahrzeug, das auf dem Chassis eines Vespa-Motor-Scooters aufgebaut ist, tauchte Ende der 70-er Jahre erstmals im Straßenbild von Dhaka auf. Diese dreirädrigen Busse verkehren auf festgelegten Routen in den Städten Bangladeshs. Normalerweise wird ein Fahrzeug von seinem Besitzer für 200 bis 250 Thaka (ca. 10 DM) täglich an einen Fahrer vermietet, der seinerseits 800 bis 1.000 am Tag verdient, wovon die Hälfte für Miete, Treibstoff und Löhne aufgewendet werden muß.

Tempo-Boy - ein gefährlicher Beruf

Die Tempo-Boys werden von den Scooter-Fahrern angestellt, ihre Hauptaufgabe ist das Kassieren des Fahrgeldes. Da die Arbeit als Tempo-Boy eine der wenigen Möglichkeiten bietet, Hunger und Armut zu entrinnen, ist der Wettbewerb um diese begehrten Jobs brutal. Neben dem Kassieren von Fahrgeldern sind die Tempo-Boys für die Pflege und Wartung des Fahrzeuges und die Werbung von Fahrgästen verantwortlich.

Außerdem helfen sie den Fahrern, sich im Verkehr zu orientieren, indem sie auf einem winzigen Trittbrett an der Rückseite des Tempos stehen, ständig in Gefahr, durch plötzliche Brems- und Ausweichmanöver auf die Straße geschleudert zu werden. Unfälle sind häufig und haben oft fatale Folgen.

Die Tempo-Boys stammen überwiegend aus den ärmsten Schichten der Gesellschaft, viele von ihnen haben ihr Elternhaus aus ökonomischen Gründen verlassen müssen. Meist sind sie die einzigen arbeitenden Mitglieder einer notleidenden Familie. Sie rekrutieren sich häufig aus der Masse der Straßenkinder. Teilweise leben sie in den urbanen Slums noch bei ihren Eltern, die als Hausangestellte, Küchenhilfen, Rikschafahrer oder Bettler arbeiten.

Die Jungen arbeiten täglich an die fünfzehn Stunden, sieben Tage in der

Woche, wenn es ihre Gesundheit zuläßt. Nachmittags um zwei Uhr bekommen sie eine 20 minütige Pause für ein kurzes Mittagessen. Trotz der Härte ihrer Arbeit ist es für sie der einzige Weg, zu überleben. Einige Jungen sind zu schwach, um regelmäßig zu arbeiten. Chronische Krankheiten sind häufig und sind auf Unterernährung und zu viel Arbeit zurückzuführen.

Die Fahrer der Tempos beschäftigen diese Kinder, weil sie verlässlicher sind im Umgang mit Geld und bereit, jede Art von Arbeit zu übernehmen. Da sie nicht so schwer sind wie Erwachsene, können sie auf dem winzigen Trittbrett des Tempos stehen, ohne seine Stabilität zu gefährden.

Lebensgeschichten

Abdus Shahid, ein elfjähriger Tempo-Boy, faßt seine Erfahrungen in den folgenden Worten zusammen: "Ich habe das ganze letzte Jahr auf diesem Tempo gearbeitet. Ich komme aus Mymensingh. Mein Vater ist Fischer. Meine Stiefmutter warf mich nach dem Tod meiner Mutter aus dem Haus. Ich arbeite fünfzehn bis sechzehn Stunden am Tag, mein Gehalt beträgt 20 Taka täglich, außerdem erhalte ich noch 12 Taka für Essen. Im Moment lebe ich zusammen mit meinem 'ustad' (Tempo-Fahrer) in einem Slum nahe der Tejgaon-Eisenbahnstation."

Mizanur, zehn Jahre alt, hatte schon viele Jobs bevor seine Karriere als Tempo-Boy begann. Er ist der älteste Sohn der Familie. Vor einigen Jahren wurde sein Vater durch eine Verletzung am Fuß arbeitsunfähig. Seine Mutter und seine Schwestern arbeiten als Hausangestellte in Noakhali: "Meinen ersten Job vermittelte mir mein Cousin in einem Restaurant in Mirpur. Ich bekam monatlich 50 Taka plus Essen und Unterkunft. Normalerweise arbeitete ich von sechs Uhr morgens bis Mitternacht mit drei Stunden Pause. Danach arbeitete ich noch in drei anderen Restaurants in Gulshan und Badda. Ich verließ sie nach einigen Monaten, weil der Lohn zu niedrig war."

Anschließend bekam Mizanur eine Stelle als Hausangestellter in Jinjira im Haushalt eines Autowerkstatt-Besitzers. Es war eine anstrengende Arbeit, aber sehr schlecht bezahlt. Nie waren sie zufrieden mit Mizanurs Arbeit. Sieben Monate lang bekam er nicht einen einzigen Tag frei, um seine Eltern besuchen zu können: "Ich will nie wieder als Hausangestellter arbeiten. Jetzt arbeite ich auf einem Tempo. Ich bin kein Sklave. Mein 'ustad' bringt mir das Fahren bei und in ein paar Jahren kann ich selbst ein Tempo fahren."

Der zwölfjährige Majnu hat nicht das

Glück, eine permanente Anstellung zu haben: "Jeden Morgen stehe ich an der Straße und warte auf ein Tempo auf dem ich arbeiten kann. Ich kann nicht ständig arbeiten, weil ich häufig krank werde. Die Fahrer wollen mich nicht dauerhaft beschäftigen. Mein Vater starb im letzten Jahr an einem Herzleiden. Wir leben in Sylhet. Ich bin der einzige Sohn der Familie und ihr einziger Verdienner. Ich habe noch eine sechsjährige Schwester. Meine Mutter geht bettelnd von Haus zu Haus. Früher habe ich als Kellner in einem Restaurant gearbeitet, aber der Manager dort schlug mich und entließ mich, weil ich einen Teller fallen ließ. Seitdem arbeite ich auf dem Tempo. Mir gefällt der Job nicht, aber ich muß es tun, um meine Familie zu unterstützen. Wer sonst würde mir helfen?"

Gesundheitliche Konsequenzen

Auch Mizanur fühlt sich oft krank, wenn er auf dem Tempo arbeitet. Gern würde er die Arbeit aufgeben, aber wenn er an seine arme Familie denkt, verdrängt er diese Gedanken. Der siebenjährige Sabuz sagt dazu: "Wir, die Tempo-Boys, bekommen oft Husten und verlieren unsere Stimme. Der Junge zum Beispiel, der eigentlich heute hier arbeiten sollte, hat Husten und Fieber bekommen, so daß ich jetzt für ihn arbeite. Das gleiche passiert mir wenigstens einmal pro Woche, ich brauche dann zwei bis drei Tage, um mich zu erholen. Zum Arzt kann ich nicht gehen, weil ich dafür nicht genug Geld habe. Stattdessen trinke ich starken Tee mit Ingwer als Medizin."

Amir Hussein, acht Jahre, hat ähnliche Probleme: "Ich werde selten wirklich krank, aber ich habe fast immer Husten und Halsschmerzen, weil ich jeden Tag die Fahrgäste laut zusammenrufen muß. Wenn mein Husten wirklich schlimm wird, muß ich mir einen Tag frei nehmen. Das Problem ist, daß die Fahrer dies nicht erlauben und man so seinen Job verliert."

Sabuz, der durch eine Überschwemmung obdachlos wurde, ist nie zur Schule gegangen. Er würde es gern tun, aber seine siebenköpfige Familie, die keinerlei Land besitzt, kann sich das nicht leisten. Sabuz ist davon überzeugt, daß er, wenn er zur Schule gehen würde, ein wichtiger Beamter werden könnte, der sich ein großes Haus leisten kann. Als er begann, auf der Straße zu arbeiten, hörte er auf, weiterhin die Moschee zu besuchen, wo Arabisch-Unterricht gegeben wurde.

Wenn der elfjährige Zanu gleichaltrige Kinder trifft, die in seinem Tempo zur Schule fahren, wird er traurig: "Ich bin genauso alt wie sie, aber ich arbeite, kämpfe, um zu überleben und riskiere

dabei mein Leben. Ich bin zwei Jahre zur Schule gegangen, aber als mein Vater starb, war das nicht mehr möglich." Seine beiden jüngeren Geschwister gehen weiterhin zur Schule. Er möchte, daß wenigstens sie eine Schulausbildung bekommen, auch dafür arbeitet er.

Fehlende Hilfsmaßnahmen

Die Tempo-Boys sind durchweg illegal beschäftigt und haben keinerlei Versicherungsschutz. Das Gesetz zur Beschäftigung von Kindern von 1938 verbietet alle Arbeiten im Transportwesen für Kinder unter fünfzehn Jahren. Die Straßenverkehrsordnung untersagt das Stehen auf dem Trittbrett eines Fahrzeuges während der Fahrt. Andere Gesetze, die Kinder vor Brutalität, Ausbeutung und Vernachlässigung schützen sollen, existieren nur auf dem Papier. Bis heute gibt es keine Bestimmungen, die die Beschäftigung von Kindern im informellen Sektor verbieten.

1961 wurde das Mindestalter für Kraftfahrer auf 21 Jahre, das für anderweitig im Transportwesen Beschäftigte auf 18 Jahre festgesetzt. Wie so vieles in der Gesetzgebung zum Schutz von Kindern werden auch diese Bestimmungen in der Praxis ignoriert. In einem Bericht über Kinderarbeit in Bangladesh (Titel: 'Where Children are Adults') argumentierte der ehemalige Richter des Obersten Gerichtshofes, K.M. Subhan: "Solange klare nationale Maßnahmen zur Verringerung der Armut und zur Rehabilitation der wachsenden Zahl elternloser Kinder fehlen, ist es nicht ratsam, jegliche Kinderarbeit gesetzlich zu verbieten, insbesondere deshalb, weil die Regierung keine alternativen Einkommensmöglichkeiten für arme Familien anbieten kann."

Tatsache ist, daß weder Gewerkschaft, politische Parteien oder Regierungsinstitutionen für die Tempo-Boys und andere Straßenkinder eintreten, es gibt keine organisierte Hilfe für Jungen wie Suzon, Mizan, Zanu und ihre Freunde. Ihnen bleibt nichts, als Tag für Tag ihrer gefährlichen Tätigkeit nachzugehen und dabei von einer besseren Zukunft zu träumen.

(Der Beitrag erschien in der Zeitschrift: 'Dhaka Courier')

Übersetzung: Stephanie Lovasz