

## Zwischen Bangen und Hoffnung

– Das indische "Jahr des Tourismus" ist ein Flopp –



Indien 1991: Wieder einmal ein Wahljahr für die "größte Demokratie der Welt". Im Mai sind 500 Millionen Wahlberechtigte aufgerufen, ein neues Parlament zu wählen, nachdem die Regierung von Premier Chandra Shekhar kürzlich zurückgetreten ist. 1991 ist auch das "Visit India Year", von dem sich die Tourismusindustrie große Zuwachsraten versprach.

Text und Fotos von Walter Keller

Bahnsteig Nr. 1 der 'Central Station', einem der beiden Bahnhöfe der südindischen Metropole Madras. Hier ist gerade der 'Tamil Nadu Express' bereitgestellt worden. Er soll mich und mehrere tausend Fahrgäste innerhalb der nächsten 36 Stunden nach Delhi bringen, der Hauptstadt der indischen Union im Norden des Subkontinents. Es ist eine der längsten Fahrten, die ein Reisender in Indien mit der Bahn unternehmen kann. Fast 3.000 Kilometer liegen vor mir.

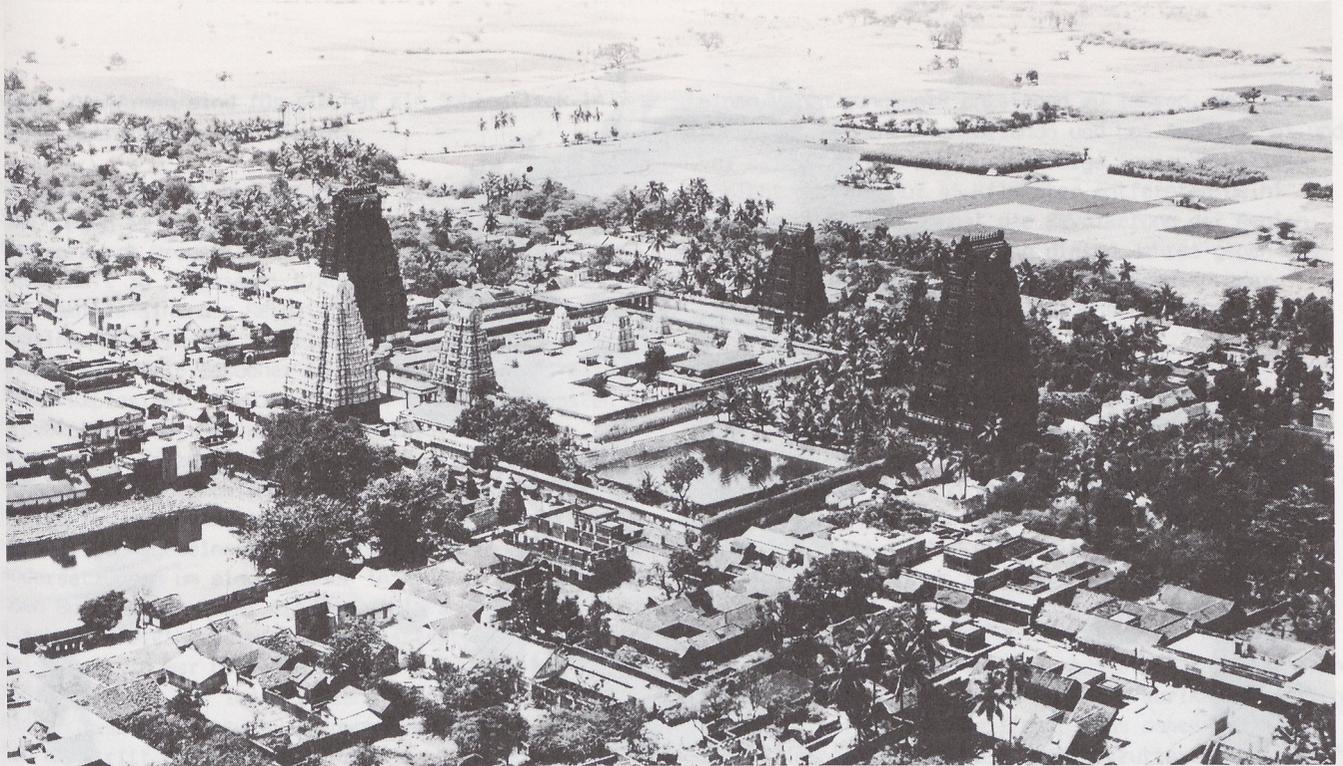
Der Bahnsteig gleicht jetzt einem Taubenschlag, weil mehrere Tausend Fahrgäste die ihnen auch in Indien per Computer zugewiesenen Sitz- und Schlafplätze in den etwa 40 Waggons aufsuchen. Hinzu kommen die vielen Freunde und Verwandten, die ihre Lieben verabschieden wollen. Und dann natürlich die unzähligen 'Porter', in roten Jacken gekleidete Träger, die die teilweise überdimensionalen Gepäckstücke der Fahrgäste für einige Rupien in das vorgebuchte Abteil schleppen. Verkäufer versuchen lautstark per Bauchladen, Schubkarre oder einem fahrbaren Stand all das an den Fahrgast zu bringen, was die lange Reise versüßt, verschönt oder verkürzt. Getränke, Eßbares oder Zeitungen und Zeitschriften, wovon es in Indien mehr als 20.000 in über 30 verschiedenen Sprachen gibt.

Pünktlich um 21 Uhr setzt sich der lange Zug in Bewegung und nach nur zwei Stops und einer nicht allzu holprigen Nacht erreicht der 'Tamil Nadu Express' am nächsten morgen gegen 7.30 Uhr einen Ort im Bundesstaat Andhra Pradesh. Auf dem Bahnsteig bieten Verkäufer Frühstück für die Fahrgäste an. Doosais, die so aussehen wie dünne Crepe und Pooris, in Öl gebackene Mehltaschen. Aber auch im Zug ist während der gesamten Fahrt in hervorragender Weise für das leibliche Wohl der Fahrgäste gesorgt. Ich bekomme Kaffee und Omlett durch das Bahnpersonal quasi am Bett serviert, einer Pritsche direkt unter der Decke des Waggons, die tagsüber als Gepäckablage dient.

Nach einer halben Stunde Aufenthalt geht die Fahrt weiter über Nagpur im Bundesstaat Maharashtra. Bhopal, die Hauptstadt des flächenmäßig größten indischen Bundesstaates, Madhya Pradesh, erreicht der Zug nach weiteren 15 Stunden gegen 22.30 Uhr. Mit 443.000 qkm ist MP, wie der Staat kurz von den Indern genannt wird, etwa 1 1/2 mal so groß wie das 'neue' Deutschland. Oberflächlich betrachtet gleicht der Bahnhof, wo der Zug eine Stunde Aufenthalt hat, denen anderer indischer Großstädte. Es gibt hier allerdings noch mehr Bettler als anderswo, viele sind blind. Sie hocken auf den Bahnsteigen oder lassen sich von einem Familienangehörigen führen. Einen Arm halten sie ausgestreckt, um Geld zu erbetteln. "Viele sind Opfer dieser schrecklichen Katastrophe", erzählt mir ein Fahrgast, mit dem ich mich schon zuvor im Zug unterhalten hatte. Er stammt aus Südindien und arbeitet derzeit in Delhi.

Mit der schrecklichen Katastrophe sind jene Ereignisse des 3. Dezember 1984 gemeint, die die Welt schon wieder vergessen hat. Damals starben etwa 3.500 Menschen einen qualvollen Tod, 400.000 wurden verletzt, weil Giftgas im Werk des amerikanischen Unternehmens 'Union Carbide' ausgetreten war. Andere, die überlebt haben, klagen über Atemwegserkrankungen, Bewußtlosigkeit oder Magen-Darm-Störungen. Im Gebiet von Bhopal kommt es seit dem Unglück auch vermehrt zu Frühgeburten und vorgeburtlichen Wachstumsstörungen. Die Indi-





Indien hat viel Kultur zu bieten

sche Wissenschaftskommission ist sogar der Auffassung, daß die giftigen Gase noch auf Generationen hinaus Nachwirkungen zeigen könnten. Das volle Ausmaß der Katastrophe sei noch garnicht überschaubar, glaubt man dort.

Was aber ähnlich schwer wiegt ist, daß die meisten Betroffenen bisher noch nicht adäquat entschädigt worden sind. Die Geschichte der Tragödie von Bhopal und der Rehabilitation der Opfer ist die Geschichte vieler Ablenkungs- und Vernebelungsmanöver seitens 'Union Carbide', ist die Geschichte von Lug und Trug. Bereits kurz nach der Katastrophe versuchte der Konzern mit zahlreichen juristischen Tricks, seine Haftung einzuschränken. Abgesehen davon, daß das Unternehmen die indische Regierung wegen Fahrlässigkeit zum Mitschuldigen erklärte, hat es behauptet, daß Leck in einem Tank, durch das Gas austreten konnte, sei durch Sabotage entstanden. So laufen die Gerichtsverfahren weiter, der Großteil der Opfer von Bhopal wird weiter auf Gerechtigkeit und Entschädigung warten müssen.

Eine weitere Nacht auf der Schlafpritsche steht mir bevor - viel Zeit, um nachzudenken. Zum Beispiel über den Tourismus, dessen Förderung seit einigen Jahren im Rahmen der indischen Wirtschaftsplanung an vorderster Stelle steht. 1,3 Millionen ausländische Touristen - davon etwa 90.000 Deutsche - haben dem Land 1989 umgerechnet fast 3 Milliarden Mark eingebracht. Zweifellos hat Indien für Ausländer viel zu bieten, obwohl in einigen Touristenzentren wie im westindischen Goa viele Einheimische bereits gegen die hohen, teilweise unkontrollierten Wachstumsraten der letzten Jahre mit ihren negativen sozialen, kulturellen, ökologischen und sogar wirtschaftlichen Begleiterscheinungen protestieren. Was ausländische Touristen immer wieder fasziniert sind vor allem die reizvollen Landschaften,

die palmenbewachsenen Traumstrände, unzählige Tempel, Maharajapaläste und andere architektonische Sehenswürdigkeiten, die vielen Feste und vor allem das bunte Gemisch der Völker dieses Riesenlandes. Auch mit einer Zugfahrt auf einem Teil des 60.000 km langen Streckennetzes - dem zweitlängsten der Welt - ist ein kleines Abenteuer verbunden.

Immer sichtbarer werden jedoch die harten Gegensätze in der Gesellschaft, mit denen Ausländer weniger gern konfrontiert werden: Während ein kleiner Teil der indischen Bevölkerung in großem Luxus lebt, ist für die Mehrheit der Inder weiterhin keine ausreichende Versorgung mit Grundnahrungsmitteln gewährleistet. 400 Millionen Menschen, die Hälfte der Gesamtbevölkerung, leben unter dem Existenzminimum, weil ihnen die Kaufkraft fehlt. Trotzdem genießt der Export von Nahrungsmitteln offensichtlich auch weiterhin Vorrang vor der Bekämpfung des Hungers im eigenen Land. Devisen müssen unter allen Umständen erwirtschaftet werden. Der indischen Wirtschaft geht es immer schlechter, das Land ist mit über 100 Milliarden Mark im Ausland verschuldet. Im Januar 1991 mußten erneut Kredite des Internationalen Währungsfonds in Höhe von umgerechnet 2,7 Milliarden Mark aufgenommen werden, um akute Zahlungsprobleme zu überbrücken.

Auch die Millionen von Obdachlosen sind für den Reisenden überall sichtbar. Ganze Familien leben in den großen Bahnhofshallen, schlafen auf Bahnsteigen oder auf der Straße. Oft werden Kinder dort gezeugt, geboren und betrauert. Diese Familien zählen zu den Vergessenen, zu den Verdammten des 850 Millionen Landes. Sie werden von den meisten Reichen verachtet, die in Indien die wirtschaftlich, technologisch und militärisch aufstrebende südasiatische Supermacht sehen, die Atomkraftwerke oder Mittelstreckenraketen



baut. Die Armen sind für sie nur ein Schandfleck in ihrem ästhetischen Empfinden.

Es sind gerade solche Gegensätze, die immer öfter zu Spannungen im Land führen. Viele Jugendliche versuchen durch Drogenkonsum die Widersprüche in der Gesellschaft zu vergessen. Alkoholismus und Gewalt in der Familie sind die Resultate einer ausweglosen Situation. Der riesige Schmelztiegel der Kulturen, der Indien für viele Besucher so interessant macht, wird immer explosiver. Tumulte brechen bei der geringsten Provokation aus. So, wie während der vergangenen Monate, als es zu den schlimmsten Gewalttaten zwischen Hindus und Moslems seit 1947 kam, kommt es immer häufiger zu Ausschreitungen zwischen den vielen Volks- und Religionsgemeinschaften. Die wochenlangen Auseinandersetzungen um eine Moschee in Ayodhya im nördlichen Bundesstaat Uttar Pradesh sowie andere innenpolitische Konfliktherde wie im Bundesstaat Kashmir - die Reise dorthin war bisher ein Muß für jeden Indientouristen - haben das Image Indiens im Ausland rapide sinken lassen. Und auch die nach dem kürzlich erfolgten Rücktritt des indischen Premiers Chandra Shekhar angesetzten Parlamentsneuwahlen im Mai könnten neue Auseinandersetzungen provozieren, nachdem die letzten Wahlen 1989 die bisher blutigsten in der Geschichte der "größten Demokratie der Welt" waren, wie Politiker im Land gerne ihr Indien bezeichnen. All diese Entwicklungen bleiben nicht ohne Folgen für die Tourismusbranche.

Der Golfkrieg hat den indischen Touristenplanern endgültig einen Strich durch ihre optimistische Rechnung gemacht. Die potentiellen Besucher bleiben fern, viele haben während der letzten Monate ihre bereits gebuchten Reisen wieder storniert. So stehen viele Hotels leer, das 'Visit India Year 1991', das Indien endgültig einen prominenten Platz auf der Tourismuskarte einbringen sollte, erweist sich als Flopp. Bereits jetzt steht fest, daß im "Jahr des Tourismus" weit weniger Ausländer kommen werden als in den Jahren zuvor. Schon klagt die Tourismusindustrie, sie erlebe derzeit die schlimmste Periode seit 10 Jahren.

Eingeplant wurden bis Mitte der 90-er Jahre jährlich zwei Millionen ausländische Touristen und ihre dringend benötigten Devisen. Jetzt will man versuchen, die sinkenden Einnahmen aus dem Geschäft mit Ausländern zumindest teilweise mit den jährlich 50 Millionen Binnentouristen und Pilgern zu kompensieren, die sich Urlaub im eigenen Land leisten können oder alljährlich zu den über das gesamte Land verteilten heiligen Tempelstätten reisen - zusätzliche Devisen bringt dies dem Land allerdings nicht.

Bei der Realisierung einiger Pläne, wie man potentiellen indischen Touristen das Geld aus der Tasche ziehen könnte, steht überdies eine Menge Ärger ins Haus. So bei dem höchst umstrittenen 'Disneyland Projekt', das im Gurgaon Distrikt im Bundesstaat Haryana geplant ist. Umgerechnet eine Milliarde Mark sollen dort investiert werden, um auf mehreren Tausend Hektar Land

einen Vergnügungspark entstehen zu lassen, der seine Vorbilder in denen von Orlando und Los Angeles hat und vor allem auf die zahlungskräftige indische Mittelschicht aus dem nur 45 Kilometer entfernten Delhi schießt. Das Projekt hat die Bevölkerung der Region mobilisiert, die seit Anfang dieses Jahres gegen das Vorhaben Sturm läuft. "Wir brauchen Schulen oder Krankenhäuser und keine Vergnügungsparks", ist der Tenor der Bauern.

Die verlangsamte Fahrt des 'Tamil Nadu Express' kündigt die baldige Ankunft in Neu Delhi an. Noch wirkt alles ländlich. Auf den im Moment brachliegenden Feldern hocken im Abstand von wenigen Metern ungeniert Männer nebeneinander, die ihre morgendliche Notdurft verrichten. Neben sich haben sie eine kleine Dose stehen, in der Wasser ist. Das dient dann als Toilettenpapierersatz.

Die letzten Kilometer vor der Hauptstadt der indischen Union sind dann bestimmt von großen Fabriken, in deren unmittelbarer Nähe Slums liegen, aus denen die vielen Industriebetriebe ihre Arbeiter rekrutieren. Überall ragen Schornsteine empor, aus denen dicker schwarzer Rauch in den trüben Himmel der sieben-Millionen-Metropole emporsteigt. Delhi ist die Stadt Indiens mit der stärksten Luftverschmutzung. Und dazu trägt nicht nur die Industrie bei, die um die Stadt herum angesiedelt ist. Einen gehörigen Anteil daran hat der immer stärker wachsende Verkehr. Über eine Million Privatfahrzeuge, schwarze Rauchwolken ausstoßende Busse oder Lastwagen und unzählige Motorrikschas bahnen sich ihren Weg durch die permanent verstopften Straßen der Hauptstadt. 5.000 Busse befördern allein in Delhi täglich sechs Millionen Menschen. Die Luftverschmutzung erreicht in vielen Gebieten Werte, die 300 Prozent über den erlaubten Grenzwerten liegen. Und dazu zählt auch die Umgebung des Hauptbahnhofs von Delhi, wo der Zug soeben zum Stehen gekommen ist. 36 Stunden Fahrzeit liegen hinter mir. Der Zug hatte auf dieser fast 3.000 km langen Strecke nur zwei Stunden Verspätung.

Ähnlich wie vor der Abfahrt aus dem südindischen Madras herrscht auch hier jetzt ein unbeschreibliches Gewühl. Die vielen 'Porter' stürmen den Zug und machen sich über das Gepäck der Fahrgäste her, um sich ein paar Rupien zu verdienen. Ich werde mich jetzt aufmachen, um mein Ziel in Delhi zu erreichen. Eine kleine dreirädrige Motorrikschaw wird mich die restlichen zehn Kilometer befördern - auch so eine Fahrt kann in Indien zu einem kleinen Abenteuer werden.

---

**Weitere Hinweise:** Die fast zweitägige Zugfahrt mit der indischen Eisenbahn hat in der zweiten Klasse umgerechnet etwa 25 Mark gekostet (Wer mehr Komfort möchte, kann für 80 Mark in der ersten Klasse fahren). Es gibt für diejenigen Reisenden, die länger als nur zwei Tage mit der Eisenbahn in Indien unterwegs sein wollen auch den sogenannten 'Indrail Pass', der beim indischen Fremdenverkehrsamt in Frankfurt, Kaiserstraße, erhältlich ist.