

Melitta Waligora

Kalkutta

Eine moderne Stadt am Ganges

**mit Fotografien von
Rita Orschiedt & Tilo Thangarajah**

Neofelis Verlag

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

© 2015 Neofelis Verlag GmbH, Berlin

www.neofelis-verlag.de
Alle Rechte vorbehalten.

Die in diesem Band abgedruckten Fotografien stammen zum Großteil von Rita Orschiedt und Tilo Thangarajah. Sie sind um einige Bilder von Leonard Waligora und Melitta Waligora ergänzt.

Umschlaggestaltung: Marija Skara
Druck: LASERLINE Digitales Druckzentrum Bucec & Co. Berlin KG
Gedruckt auf FSC-zertifiziertem Papier.
ISBN: 978-3-95808-014-0

Inhalt

Vorwort	7
Ein Blick in die Geschichte Kalkuttas	10
Der Sitz der Göttin des Reichtums Das aristokratische Kalkutta	21
Die zweite Stadt im britischen Imperium Das koloniale Kalkutta	52
Aufstieg und Fall – und wieder Aufstieg? Die Handels- und Wirtschaftsmetropole Kalkutta	84
Die Stadt der Hoffnung Das Kalkutta der Bhadrakok	118
Kalkutta wächst zu einer Megastadt	160
Und was es sonst noch gibt...	193
Eine Literaturlauswahl in deutscher Sprache über Kalkutta	213

Vorwort

Eine alte und beliebte Geschichte aus der Kultur Indiens erzählt von einer Gruppe Blinder, die auf Bitten des Königs einen Elefanten betasten. Im Ergebnis hält jeder etwas Anderes für einen Elefanten, je nachdem, was ihm in die Finger gerät: Ohr, Stoßzahn, Bein oder Rüssel. Keiner von ihnen weiß, was ein Elefant ist.

Ähnlich ist es auch mit Kalkutta. Je nachdem, in welchem Stadtteil man sich aufhält, kommt Unterschiedliches heraus: Kalkutta als die Stadt der Paläste; die Stadt, in der die Göttin des Reichtums wohnt; Kalkutta als die koloniale Stadt der Briten in Asien; das Armenhaus Indiens; eine sterbende Stadt; eine urbane Katastrophe; eine moderne Metropole; Kulturhauptstadt Indiens und vieles mehr. Nichts davon trifft zu und alles ist wahr.

Kalkutta fasziniert mich seit mehr als drei Jahrzehnten. Schon der Klang des Namens übt eine besondere Anziehung auf mich aus. Über lange Zeit konnte ich nur Bücherwissen über die Stadt erwerben. Anfang der 1990er Jahre war ich zum ersten Mal für drei Tage dort. Ein kundiger Führer zeigte mir einige der historisch bedeutsamen Orte, über die ich bislang nur gelesen hatte. Seitdem habe ich mich weiter in die Geschichte der Stadt vertieft und

auf ein Wiedersehen gehofft. Erst 2012 und dann noch einmal 2013 ergab sich die Möglichkeit, in Begleitung eines studentischen Assistenten, Kalkutta für jeweils drei Monate zu durchstreifen. Was ich von Kalkutta, gemeinsam mit Rita Orschiedt und Tilo Thangarajah, gesehen, erfahren und verstanden habe, davon berichtet dieses Buch. Es ist nicht die Wahrheit über Kalkutta. Es ist der Versuch, das einseitige Bild von dieser Stadt als Ort von Armut, Chaos und Überbevölkerung, aufzubrechen und zu korrigieren. Lesen und schauen Sie selbst, vielleicht verstehen Sie dann meine Liebe zu dieser Stadt.

Was erwartet Sie in diesem Buch? Es wendet sich nicht (vorrangig) an ein akademisches Publikum, sondern an jeden, der auf diese Stadt neugierig und bereit ist, sich auf das Unbekannte vorurteilsfrei einzulassen. Es ist kein Bildband im typischen Sinne, sondern Bilder und Text erzählen Geschichte und Gegenwart einer Stadt, deren Schicksal wechselvoll war und ist. Es ist auch kein Reiseführer. Doch es ist nichts dagegen einzuwenden, wenn sich der eine oder andere bei seinen eigenen Erkundungen in dieser Stadt von dem hier Dargestellten inspirieren lässt.

In einer Einleitung wird ein kurzer Überblick über die Geschichte und einige Besonderheiten Kalkuttas gegeben. Was mir als erstes vor Ort auffiel, ist, dass oft von Kalkutta als der Stadt der Paläste geschwärmt wird und dabei immer nur die Wohnhäuser der reichen Europäer oder die offiziellen Gebäude der Kolonialverwaltung gemeint sind. Jedoch gibt es zahlreiche Gebäude der lokalen Eliten, die ohne Zweifel ebenfalls Anspruch auf diese Bezeichnung haben. Die Paläste und deren Bewohner werden im Kapitel „Der Sitz der Göttin des Reichtums – Das aristokratische Kalkutta“ vorgestellt. Kalkutta wurde zu dem, was es heute ist, in erheblichem Maße in der Zeit der britischen Kolonialherrschaft – im Guten wie im Schlechten. Es gab zwar keinen exklusiv britischen Teil der Stadt, dennoch konzentrieren sich viele Bauten aus dieser Zeit und damit auch die Lebenswelt der Briten im heutigen zentralen Kalkutta. Davon erzählt das Kapitel „Die zweite Stadt des britischen Imperiums – Das koloniale Kalkutta“. Kalkutta blühte im 19. Jahrhundert als Handelszentrum auf. Dazu trug insbesondere der Hafen bei, in dem Güter aus aller Welt umgeschlagen wurden. Auch für den indischen und asiatischen Binnenhandel bildete die Stadt mit ihrem Burra Bazar (Großer Markt) ein Zentrum. Eine Industrie entwickelte sich nur zögerlich. In dem Kapitel „Aufstieg und Fall – und wieder Aufstieg? Die Handels- und Wirtschaftsmetropole Kalkutta“ wird von lokalen Unternehmern berichtet, die sich trotz aller von der Kolonialmacht auferlegten Beschränkungen um den Aufbau einer eigenen Wirtschaft bemühten. Kalkutta verdankt seine kulturelle Blüte und Lebendigkeit den Bhadrakok, einer im 19. Jahrhundert entstandenen Mittelschicht. Von deren Größe und Schwächen erzählt das Kapitel „Die Stadt der Hoffnung – Das Kalkutta der Bhadrakok“. Die neueren städtischen Planungen und Entwicklungen stellt das Kapitel „Kalkutta wird eine Megastadt“ vor. Alle Bilder, die mir interessant erscheinen und in keines der anderen Kapitel passen, finden sich in „Und was es sonst noch gibt ...“.

Eine Fülle von erwarteten und unerwarteten Hindernissen macht es dem Fremden nicht leicht, in Kalkutta unterwegs zu sein. Das naheliegende Sprachproblem ist eines, ein weiteres die nonverbale Kommunikation. Wackelt der Taxifahrer mit dem Kopf, was heißt das? Fährt er uns oder nicht? Wedelt der Postbeamte mit der Hand, will er uns verscheuchen oder ist er bereit, unser Anliegen entgegenzunehmen? In welcher Straße wir uns gerade befinden, können wir oft weder dem Stadtplan noch irgendwelchen Straßenschildern entnehmen. Nach welcher Auswahl die Straßen im Plan verzeichnet sind, bleibt uns verborgen. Wenn wir Glück haben, verrät ein Geschäftsinhaber seine Adresse in lateinischen Buchstaben. Aber ist es noch der alte oder bereits der neue Straßename? So kann es passieren, dass wir schon in der Straße stehen, die wir suchen, doch selbst die hilfreichen Passanten mit Smartphone brauchen eine Weile, bis sie die Namensverwirrung aufklären können.

Ohne die vielen Taxifahrer der Stadt – 2002 zählte man rund 34.000 – geht nichts. Sie sind mit ihren leuchtend gelben, alten, aber liebevoll gepflegten Karossen leicht zu erkennen. Oft sind sie selbst Fremde in der Stadt. Wegen des Smogs hustend und ohne Seitenspiegel bringen sie ihren Fahrgast langsam aber sicher durch den dichten und stickigen Verkehr an die entferntesten und auch ihnen unbekanntesten Ziele. Der Fahrgast braucht Vertrauen und muss sich im Vorfeld selbst über sogenannte Landmarks informiert haben, markante Gebäude, Märkte oder Denkmäler in der Nähe. Der Rest ist: sich durchfragen. Die Bewohner sind generell bereit, dem Taxifahrer oder auch Fußgängern zu helfen, es bildet sich schnell eine Traube von Menschen, die uns in zum Teil gegensätzliche Richtungen weisen. So können wir uns auch wieder aufgehoben, ja fast geborgen in dieser Megastadt fühlen.

Haben wir mit Entdeckerlust und viel Hilfe unser Ziel gefunden, stoßen wir auf eine neue Hürde. Nicht immer sind wir mit der Kamera gern gesehen

und das Fotografieren ist aus uns nicht nachvollziehbaren Gründen verboten. Wir hatten ja nicht vor, in die Privatsphäre einzudringen. Ein barsches „Nein“ tönte uns oft entgegen und war mitunter das enttäuschende Ende einer engagierten Suche. Öffentliche Einrichtungen stellen selten gutes Bildmaterial zur Verfügung. Mitunter musste dann ein schneller Schnappschuss genügen. Ein weiteres Problem für die Qualität der Fotos ist der ewige Smog, der über der Stadt liegt. Ein blauer Himmel zeigte sich während unserer Anwesenheit nie. Die abgedruckten Bilder lassen das erkennen.

Viele Menschen haben das Buch mit ihrer Unterstützung ermöglicht. Mein besonderer Dank gilt den beiden Fotografen Rita und Tilo. Sie zogen mit mir in die entlegensten Winkel der Stadt, erkundeten die schmalen Gassen, kletterten über Mauern, erforschten Ruinen und nahmen ermüdende Fahrten über schlechte Straßen auf sich. Sie überlisteten manch unverständliches Fotografierverbot, immer auf der Suche nach den Geheimnissen der Stadt und den Zeugnissen ihrer Geschichte. Ohne die

vielen namentlich nicht bekannten Bürger von Kalkutta, die uns selbstlos und ein wenig verblüfft über unser Interesse an der Geschichte ihrer Stadt halfen, ist das Buch nicht denkbar. Herzlich danke ich dem Leiter des Seminars für Südasien-Studien an der Humboldt-Universität zu Berlin, Michael Mann, der mich immer wieder ermutigte, in das ferne Kalkutta zu fahren. Zu meiner Freude hat mich mein Sohn Leonard Waligora in Kalkutta besucht und bei meiner Forschung durch sein Interesse an der Sportgeschichte unterstützt. Tilo Thangarajah war bei der Fertigstellung des ganzen Manuskripts unersetzlich. Marita Bhattacharya, Ingrid Hörkner, Hannelore Lötze und Tony Stuemmer haben die Texte durch ihre Hinweise verbessert, wofür ihnen mein Dank gebührt. Die Reisen sowie die Publikation wurden dankenswerterweise durch Gelder aus den verschiedenen Töpfen der Humboldt-Universität zu Berlin gefördert. Dem Verlag sei für die angenehme Zusammenarbeit gedankt, ebenso der Druckerei Laserline für den schönen Druck und das finanzielle Entgegenkommen.

Ein Blick in die Geschichte Kalkuttas

Kalkutta heißt seit 2001 Kolkata. Die Stadt liegt nicht direkt am Ganges, sondern an einem seiner Seitenarme, dem Hugli. Das ist für viele ihrer Bewohner eine zu vernachlässigende Tatsache: Sie halten den Hugli trotzdem für heilig. Auch mit der Namensänderung nehmen es nicht alle so genau. Lange Zeit benutzte man die englische Schreibweise Calcutta, konnte es dennoch bengalisch aussprechen: Kalkata. In diesem Buch verwende ich die im Deutschen übliche Schreibweise, da nach meiner Erfahrung alles andere nur Verwirrung stiftet. Was war der Grund für diese Namensänderung? Davor waren bereits Bombay in Mumbai und Madras in Chennai umbenannt worden. Alle drei Städte sind mit der Kolonialgeschichte Indiens verbunden. Sie liegen an der West- bzw. Ostküste des Subkontinents, und hier gründeten Europäer im 16. und 17. Jahrhundert ihre Handelsniederlassungen. Sie werden daher oft als koloniale Stadtgründungen wahrgenommen, ausschließlich von der Kolonialmacht geprägt. Doch ist damit deren Geschichte schon erzählt? Mit Sicherheit nicht, trotzdem ist es gerade für Kalkutta besonders schwer, sich von dem vorherrschenden Verständnis einer kolonialen Gründung zu lösen.

Kalkutta war nicht nur von 1772 bis 1911 die Hauptstadt des britischen Kolonialreiches in Indien,

sie galt zudem – nach London – als die zweitbedeutendste Stadt des gesamten britischen Imperiums. Die Briten betrachteten Kalkutta als europäische Stadt auf asiatischem Boden, als eine von ihnen geschaffene Stadt. Doch das ist nur die halbe Wahrheit. Man kommt der Realität näher, wenn man Kalkutta als ein „indisch-britisches Gemeinschaftsunternehmen“ (Fischer-Tiné) versteht. Das könnte ein Grund für die Änderung des Namens gewesen sein: Der bengalische Klang verweist auf den Anteil der lokalen Bevölkerung bei der Gründung und Entwicklung der Stadt. Kalkutta ist eben auch eine bengalische Stadt und das nicht nur, weil sie in Bengalen liegt und die bengalische Bevölkerung immer eine, obwohl inzwischen knappe, Mehrheit bildet. Die lokale Bevölkerung hat sich aktiv und vielfältig an der Urbanisierung beteiligt – davon möchte dieses Buch in Text und Bild erzählen.

Es ist faszinierend, in die Geschichte von Kalkutta einzutauchen. Manche historischen Zeugnisse sind noch vorhanden und man kann sich einen Teil der Geschichte erlaufen. Allerdings hat sich die Stadt im Verlaufe der Zeit mehrfach verändert. Es gab einschneidende Ereignisse, sodass man sich die verschiedenen Epochen der Stadtentwicklung nur noch in alten Beschreibungen und Dokumenten, soweit vorhanden, vergegenwärtigen kann. Grob

könnte man eine Linie ziehen, die von den schwierigen Anfängen im 18. Jahrhundert in die Glanzzeit Kalkuttas im 19. Jahrhundert führt, als die Stadt zum Zentrum und Motor der südasiatischen Moderne wurde. Das 20. Jahrhundert begann mit einer starken politischen Bewegung und Kalkutta blieb über das Jahrhundert hinweg eine politisch aktive, turbulente Stadt. Ebenso kennzeichnen Krisen und Katastrophen diese Zeit. Gegen Ende des Jahrhunderts galt Kalkutta als eine sterbende Stadt. Nun, im 21. Jahrhundert, scheint sie wieder aufzublühen. Sie hat eine wechselvolle Geschichte, die mit der Gier nach den Schätzen Indiens begann.

Indien, ein Märchen- und Sehnsuchtsland der Europäer, war das Ziel von Händlern, die mit Gewürzen und feinen Stoffen zu Reichtum kommen wollten. Bengalen, die nordöstlichste Provinz des unter islamischer Herrschaft stehenden Subkontinents, war eine Region des Überflusses, auch das Paradies Indiens genannt. Die Fruchtbarkeit des Bodens, der Fischreichtum sowie geschickte Handwerker brachten dem Land Wohlstand und seinen Bewohnern ein auskömmliches Leben. Das lockte im 16. Jahrhundert europäische Handelskompanien an. Angetrieben von ihrer Gier, ließen sich diese immer mehr in die politischen Machtspiele der lokalen Machthaber hineinziehen. Um ungestört ihren Handel treiben zu können, strebten sie selbst nach der Herrschaft.

Manche Forscher halten die Gründung einer Niederlassung in Sutanuti, einem der drei Dörfer, aus denen Kalkutta erwuchs, für eine Fehlentscheidung der Briten. Das trifft einerseits zu, zieht man die vielen Nachteile dieses Ortes in Betracht: Das feuchtheiße Klima ist für Europäer schwer zu ertragen und durch die nahe gelegenen Sümpfe und Salzseen ungesund. Von dort verbreiten sich schlechte Gerüche und Krankheiten wie Malaria. Der Hugli ist ein Gezeitenfluss und es kommt bei Flut häufig zu Überschwemmungen. Auch Zykloone sind keine Seltenheit. Das Bauland ist knapp, obgleich an

eine große Stadt damals, Ende des 17. Jahrhunderts, noch niemand dachte. Diese Nachteile beeinträchtigen die Entwicklung von Kalkutta und das Leben seiner Bewohner bis heute. Andererseits, was hatten die Briten für eine Wahl? Am oberen Lauf des Hugli hatten sich bereits die Portugiesen, Holländer, Franzosen und Dänen niedergelassen und die britische Konkurrenz vertrieben. Wollten sie auch an den Schätzen Bengalens – vor allem feine Stoffe – teilhaben und die Anbindung an den Norden Indiens durch das Flusssystem des Ganges nutzen, so mussten sie sich mit dem Platz begnügen, der noch frei war. Der Ort erwies sich dann doch in entscheidenden Punkten als vorteilhaft. Der wohl wichtigste Pluspunkt war die Sicherheit seiner Lage – in Zeiten der Konkurrenz mit anderen Handelskompanien und Konflikten mit den politischen Herrschern des Landes ein Trumpf. Sutanuti war gut zu verteidigen: Im Westen verlief der Hugli, im Osten lag das schwer zugängliche Marschland. Ein weiterer Vorteil bestand in der Nähe zur Flussmündung. Diese bot die Möglichkeit, den Schiffsverkehr auf dem Hugli zu kontrollieren und als Einkommensquelle zu nutzen. Letztlich überwogen die bereits vorhandenen Produktionsstätten und Handelsplätze in und um Sutanuti herum die Nachteile der Lage. An diese konnten die Briten ihre eigenen Geschäfte anbinden.

Kalkutta ist also keineswegs aus dem Nichts entstanden. Die Frage, wer als Gründer der Stadt in Frage kommt, ist nicht so leicht zu beantworten. Bis in das Jahr 2003 galt Job Charnock, der damalige Chef der britischen Ostindienkompanie in Bengalen, als Gründer von Kalkutta. Als Gründungsdatum diente seine Landung in Sutanuti am 24. August 1690, übrigens bei heftigem Monsunregen. Seit 2003 gibt es einen Beschluss des Obersten Gerichts von Kalkutta, der auf den Forschungen renommierter Historiker beruht, dass dies falsch sei. Ein neues Datum wurde nicht vorgeschlagen. Es ist jedoch belegt, dass in dem Gebiet nicht nur Händler lebten, sondern Handwerker, Bauern und Fischer. Es gab

einen Pilgerweg, durch den die Tempel in Kalighat und Chitpur verbunden waren. Aus ihm wurde die berühmte Chitpur Road von Kalkutta, die sich von Nord nach Süd durch die ganze Stadt windet. Sie trug dabei unterschiedliche Namen. Ihr Kernstück im Norden heißt heute Rabindra Sarani, benannt nach dem Dichter Rabindranath Tagore. Weiterhin gab es einen Gutsherrn, der von den dort Ansässigen Steuern erhielt und einen Teil davon an den politischen Herrscher zahlte. Er hatte auch für Ordnung zu sorgen. Die Familien, die das alte Kalkutta mitgestalteten, lebten bereits in Govindapur, einem Nachbarort von Sutanuti. Als Gründer von Kalkutta könnten auch die Armenier gelten. Sie errichteten dort 1690 die älteste christliche Kirche und waren in Indien schon länger als Händler ansässig. Etwa zeitgleich mit den Briten kamen Glücksucher und Abenteurer aus dem bengalischen Umland in die drei Dörfer am Hugli, um ebenso wie die Briten an dem profitablen Handel zu verdienen. Unter ihnen waren auch zwei Brüder aus Jessore, welche die weitverzweigte und einflussreiche Tagore-Familie begründeten, ohne die eine Geschichte der Stadt nicht zu erzählen ist. Es ist somit nicht möglich, einen einzelnen Gründer auszumachen.

Unbestritten ist, dass auch die britische Handelskompanie – wie alle anderen – auf die Hilfe und Zusammenarbeit mit lokalen Akteuren angewiesen war. Nichts ging ohne deren Kenntnisse der Landessprachen und das Wissen um die Handelsgpflogenheiten. Wo bekommt man die beste Qualität zu günstigen Preisen, wie verhandelt man mit den politischen Herrschern der Region – für all das boten sich lokale Händler, Schriftkundige oder einfach clevere Aufsteiger als Vermittler an. Oftmals liehen sie den Briten das Geld für deren Geschäfte. Das taten sie nicht selbstlos, sondern sie konnten sich damit ein großes Vermögen erwerben. Bis weit in das 18. Jahrhundert hinein sah man in den Briten nicht mehr als eine Händlergemeinschaft wie so viele andere auch, die in Indien Geschäfte machen wollten. Man konnte ihnen zunächst die



Geschäftsbedingungen diktieren. Diese Vermittler hatten ihre Häuser und Warenlager in unmittelbarer Nähe der Briten und bauten neue hinzu. Die Briten ihrerseits errichteten ein Fort und um es herum Häuser, eine Kirche, ein Gerichtshaus, ein Theater und ein Gefängnis. Auch von einer Schnapsbrennerei ist die Rede. Doch diese Anfänge der Stadt Kalkutta verschwanden fast vollständig, als der politische Herrscher der Provinz Bengalen, Nawab Siraj-du-Daula, 1756 mit einer Armee gegen die Briten zu Felde zog, weil diese die Gesetze des Landes missachteten. Die Stadt wurde vom Nawab eingenommen und in Alinagar umbenannt. Die Briten flohen. Das Fort und viele der umstehenden Gebäude fielen dem Angriff zum Opfer.

Erst nach 1757 begann der Bau der Stadt, wie sie uns noch heute in einigen ihrer Strukturen und Bauten überliefert ist. Den Briten gelang die Rückeroberung ihrer Handelsniederlassung. Der Nawab verlor in der Schlacht von Palashi durch Verrat seines Generals gegen die britische Armee und als Folge immer mehr seiner politischen Macht an die Handelskompanie. Zentrum des kolonialen Kalkuttas wurde das neu erbaute Fort William im südlichen Teil der Stadt, dem ehemaligen Dorf Govindapur sowie die Gebäude, die dort bis hin zum Tanksquare und um diesen herum errichtet wurden. Die lokale Bevölkerung hatte ihr Geschäftszentrum in Burra Bazar (Großer Markt) im Norden und baute sich dort ihre Paläste und Hütten. Die Stadtentwicklung verlief somit von mindestens zwei Zentren aus – vom Fort William und vom Burra Bazar – und wurde demzufolge keineswegs allein von den Briten gestaltet. Sie erwarben zwar nach und nach immer mehr Landrechte und damit oblag ihnen auch die Verwaltung und Rechtsprechung in diesen Gebieten. Doch ihr Interesse galt vor allem den Steuergeldern, die sie von den Bewohnern erhielten und für den Ankauf von Waren benutzten. Sie waren Händler, keine Stadtplaner. Ein großer Teil der Stadtentwicklung erfolgte durch lokale Akteure unterschiedlicher Herkunft. Kalkutta ist somit das Produkt mehrerer Schöpfer.

Stadtplanung gab es also nicht. Jedermann baute sich nach Vermögen und Geschmack seine Wohn- und Geschäftshäuser, wo immer sich Land dazu bot. Eine strikte Trennung zwischen den Wohnbereichen der Europäer und der lokalen Bevölkerung ist nicht zu erkennen. Erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts ergriff die Kolonialverwaltung Maßnahmen in dieser Richtung. Anfangs wollten die sogenannten Aristokraten, das sind die lokalen Eliten, die von der Partnerschaft mit den Briten profitierten, ihren eigenen Lebens- und Wohnbereich haben. Sie bauten daher vor allem im Norden der Stadt ihre Paläste und zogen weitere Bewohner an, die sich dort Hütten errichteten. Das gilt auch

für die Bereiche, in denen überwiegend Europäer lebten. Hier besaßen übrigens oft reiche Inder das Land und bauten Häuser, die sie an die Europäer vermieteten. In der Nähe oder mitten in den Siedlungen sowohl der lokalen als auch der kolonialen Eliten siedelten sich Menschen an, um deren großen Bedarf an Dienstpersonal, an Handwerkern und Kleinhändlern – wie zum Beispiel dem Milchmann – zu befriedigen. So entstanden die ersten Bustis, was Landverpachtung bedeutet und später die Bezeichnung für einen Slum wurde. Die Bustis gab es überall dort in Kalkutta, wo sich Menschen in Arbeitsnähe ansiedelten. Oft strebten deren Bewohner keinen beständigen Wohnsitz in der Stadt an, sondern suchten lediglich zeitweilige Gelegenheitsjobs. Diese Bustis bestanden aus einfachen Lehm- oder Strohhütten. Sie charakterisierten Kalkutta von Beginn an. Landbesitzer verpachteten Land an die Migranten als Einnahmequelle, und je mehr Hütten errichtet wurden, umso mehr steigerten sich diese Einnahmen. Die Lebensqualität in den Bustis war ihre Sorge nicht. Die lokalen wie kolonialen Eliten taten nichts für deren Verbesserung. Weiterhin ist nicht davon auszugehen, dass alle Europäer in Kalkutta reich waren und in Palästen wohnten. Das war nur ein kleiner Teil und all die anderen wie Seeleute, Soldaten, Abenteurer, kleine Unternehmer aller Art, ebenso Handwerker, aber auch Kriminelle und Prostituierte mussten sehen, wie und wo sie unterkamen, und sei es in einem Busti.

Im 19. Jahrhundert wuchs die Bevölkerung Kalkuttas rasant. Hatte es 1831 187.000 Einwohner, so waren es 1901 schon 847.796. Bereits damals gehörte die Stadt zu den am dichtesten besiedelten Gebieten der Welt. Kalkutta ist die Stadt der Männer, da das Wachstum wie in vielen modernen Städten der Welt vor allem durch Zuwanderung erfolgte. 1872 kamen auf fast 300.000 Männer knapp 150.000 Frauen. Auch der letzte Zensus von 2011 weist für Kalkutta eine unterdurchschnittliche Relation im Verhältnis der Geschlechter auf: Auf 1.000 Männer kommen 899 Frauen (Durchschnitt Indien: 947).

Allerdings stieg der Anteil der Frauen in Kalkutta etwas an, während die männliche Bevölkerung einen leichten Schwund für die Jahre 2001 bis 2011 verzeichnet.

Kalkutta war lange Zeit der einzige urbane Anziehungspunkt für Menschen auf der Suche nach einer neuen Existenz aus einem weitflächigen Hinterland. Das hat sich bis heute nicht wirklich geändert, da die Urbanisierungsrate im Bundesstaat Westbengalen gering ist. Sofern also noch Landbesitz in einem der Dörfer vorhanden ist, blieben die Frauen daheim, um die Feldarbeit zu erledigen. Die Männer zogen in die Stadt, um zusätzlich Geld zu verdienen. Das Stadtleben galt zudem als für Frauen nicht geeignet. Auch in der im 19. Jahrhundert wachsenden Mittelschicht betrachtete man das Haus in dem Dorf, aus dem man herkam und in dem ein Teil der Familie lebte, um den Landbesitz zu verwalten, als das eigentliche Zuhause. In Kalkutta hatte man lediglich einen Wohnsitz. Erst zum Ende des 19. Jahrhunderts suchten zum Beispiel Angehörige der professionellen Elite, insbesondere Rechtsanwälte, die Wohnnähe zu den kolonialen Eliten, da sich deren Lebensstil einander angepasst hatte. Der urbane Raum der Handelsmetropole war zu deren Zuhause geworden.

Inzwischen war Kalkutta räumlich weit über die drei Ursprungsdörfer hinausgewachsen. Bis über die Mitte des 19. Jahrhunderts hinaus galten Festlegungen vom Ende des 18. Jahrhunderts als Grenzen für das Stadtgebiet. Im Westen war es der Hugli. In den anderen Richtungen begrenzte ein 1743 auf Initiative lokaler Bewohner angelegter Graben, der die Bewohner vor den Überfällen der Marathen schützen sollte – der sogenannte Maratha Ditch – die Stadt. Bereits 1799 – die Gefahr, die von den Marathen ausging, war inzwischen gebannt – wurde der Graben wieder aufgefüllt, um die Circular Road anzulegen. Im Südwesten umschloss der Tolly's Nullah, ein altes Bett des Ganges, die Stadt. In diesem Stadtgebiet gab es eine eher rudimentäre

Verwaltung. Anfangs bestand sie aus einer kleinen Polizeieinheit und einem Friedensrichter, dennoch war das Leben gewalttätig und gesetzlos wie vermutlich auch in England zu der Zeit. Man versuchte, die Wegelagerei sowie den Alkoholverkauf zu kontrollieren. Ein Trommler für die Verkündigung wichtiger Nachrichten und zwei Trompeter gehörten ebenfalls dazu. Doch primär interessierte man sich für die Steuererhebung. Zunächst legten die Briten diese in die Hände kundiger Personen aus der Region, obgleich sie ihnen misstrauten. Sobald die Briten glaubten, das System verstanden zu haben bzw. sich in der Lage sahen, es nach eigenen Regeln zu gestalten, sammelten sie die Steuern lieber selbst ein. In dem Stadtgebiet galt zudem die britische Gerichtsbarkeit. Als Richter kamen nur Briten infrage, die allerdings auf den Beistand lokaler Rechtsgelehrter angewiesen waren. 1784 kam aus England William Jones (1746–1794) nach Kalkutta, um hier als Richter tätig zu sein. Darüber hinaus war er ein Gelehrter, der sich mit verschiedenen asiatischen Sprachen beschäftigte und sich für die alte indische Kultur interessierte. Er gilt als Begründer der Indologie. Als erste Bildungseinrichtung in Kalkutta unterstützten die Briten die Gründung einer Madrasa 1780, in der die Sprachen Persisch und Arabisch, islamisches Recht und der Koran studiert wurden. Noch bis in die 30er Jahre des 19. Jahrhunderts hinein war Persisch die Sprache bei Gericht. Erst danach wurde hier und in den Colleges Englisch als die offizielle Sprache eingeführt.

Diesem Gebiet in den oben genannten Grenzen wurden nach und nach weitere Vororte zugeschlagen: Im Norden kamen Chitpur und Kashipur hinzu; im Osten wurde erstmals der Maratha Ditch überschritten, um Maniktala, Ultadanga und Beliaghata in das Stadtgebiet aufzunehmen; im Süden kam Tollyganj hinzu, wo sich später die bengalische Filmindustrie ansiedelte, weshalb man auch von Tollywood spricht; im Südwesten wurde Garden Reach eingemeindet. Vor allem nach Süden hin dehnte sich das Stadtgebiet weiter aus. 1889 wurde

dann beschlossen, neben der Stadtverwaltung für das alte Gebiet von Kalkutta eigene Verwaltungen für diese Stadtteile einzuführen. Dieses Stadtgebiet bildet ungefähr das, was man heute allgemein unter dem „eigentlichen Kalkutta“ oder dem Kern der Metropole versteht. Daher weist der Zensus für Kalkutta auch zwei Einwohnerzahlen aus: für Kalkutta und für Kalkutta UA (Urban Agglomeration). Diese unterscheiden sich erheblich. Zum Beispiel lebten 2011 in Kalkutta rund 4,5 Millionen Menschen und in Kalkutta UA 14,1 Millionen. In diesem Buch ist immer nur von Kalkutta, nicht von Kalkutta UA die Rede.

Kalkutta war von Beginn an eine kosmopolitische Stadt. Verschiedene Händlergruppen betrieben hier ihre Geschäfte schon vor den Briten, weitere kamen im Verlauf der Zeit hinzu. Anfangs waren es vor allem Bengalen, Nordinder, Armenier, Parsen und Portugiesen. Dann kamen die Briten. Eine chinesische Gemeinschaft siedelte sich Ende des 18. Jahrhunderts mit dem Aufschwung des Hafens in Kalkutta an. Seeleute blieben in der aufstrebenden Stadt und fanden im Hafen Arbeit. Doch schon bald konnten sie sich auch als Händler etablieren, gründeten kleine Unternehmen und waren vor allem als Schuhmacher, Zimmerleute, in der Zahnmedizin und in der Lederverarbeitung tätig. Es ist die einzige Gemeinschaft von Kalkutta, die sich ihren eigenen Stadtteil – China Town – schuf. Als viele Chinesen nach dem chinesisch-indischen Grenzkrieg von 1962 Kalkutta verließen, blieb den Bewohnern der Stadt lediglich die Vorliebe für chinesisches Essen. Der erste jüdische Händler kam 1778 aus Aleppo nach Kalkutta. Ihm folgten alsbald weitere Juden aus dem Nahen Osten (Bagdad). Sie waren überwiegend als Händler tätig und passten sich nach und nach dem britischen Lebensstil an. Heute leben nur noch wenige Juden in Kalkutta, da viele mit dem Ende der Kolonialherrschaft auswanderten. Zuwanderer aus Rajasthan, die Marwaris, hatten schon den muslimischen Herrschern in Murshidabad, der alten Hauptstadt Bengalens, als

Banker gedient. In Kalkutta gelang ihnen erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, im Handel Fuß zu fassen, den sie dann sehr schnell dominierten. Sie wohnten vor allem im alten Handelszentrum Burra Bazar und siedelten später auch im Süden von Kalkutta, zum Beispiel in Alipur.

1837 führte die Polizei eine Zählung der Einwohner von Kalkutta durch. Hieraus ergaben sich die ersten verlässlichen Zahlen, die vorliegen. Von den insgesamt 229.705 Bewohnern waren nur etwas mehr als 3.000 Briten, knapp unter der Anzahl von Portugiesen. Die Zahl der sogenannten Anglo-Inder, Nachkommen aus Verbindungen zwischen Indern und Europäern, überstieg schon damals die der Briten, und sie blieben bis 1947 eine starke Gruppe in Kalkutta. Auch aus dem Umland, aus anderen Gegenden des Subkontinents und darüber hinaus suchten Menschen ihr Glück in Kalkutta: aus den Nachbarregionen Bihar und Orissa, aus Südindien, Muslime wie Hindus aus Nordindien, Burmesen und Araber. Der Zensus von 1901 meldete 57 verschiedene Muttersprachen. Doch letztlich gilt für die gesamte Geschichte von Kalkutta, dass diese Gruppen alle immer eine Minderheit bildeten, manchmal von unter einem Prozent. Die Mehrheit waren und sind die Bengalen, die Bengali-Sprecher sowie der Religion nach die Hindus. Der Anteil der muslimischen Bevölkerung war anfangs erheblich, 1901 fast 45 Prozent, doch sank er auf 20 Prozent im Jahr 2001, ohne Frage eine Folge der Teilung Bengalens 1947 und die Auswanderung vieler Muslime nach (Ost-)Pakistan.

Dieser kosmopolitische Charakter von Kalkutta ließe sich gut an der Vielzahl der unterschiedlichen religiösen Orte in der Stadt zeigen: Tempel, Moscheen und Kirchen. Auch die Küche Kalkuttas wurde von all diesen Gemeinschaften bereichert. Beide Themen sind ein extra und anders angelegtes Buch wert, weswegen sie hier bewusst nicht aufgenommen wurden.

Die Stadt wurde 1785 in sogenannte Thanas, Polizeistationen, eingeteilt. Der Polizeikommissar hatte neben der Ordnung und Sicherheit auch die Aufgabe, sich um die städtischen Bedürfnisse der Bewohner zu kümmern. Er war eine Art Bürgermeister. 1889 schuf man zur Verwaltung des wachsenden städtischen Raumes sogenannte Wards, Stadtteile. Anfangs waren es 24, heute sind es 141.

Manche Stadtteile tragen die Namen von Berufsgruppen: Kumartuli – Töpfer, Muchipara – Lederarbeiter, Schuster, Kalutola – Ölpresser. Die Wortteile Para, Tola und Tuli bedeuten jeweils Nachbarschaft oder Ortschaft. Manchmal endet der Name eines Stadtteils auf Bazar oder Ganj, was auf einen Marktplatz hinweist; wird Pukur angehängt, so war ein Tank oder Wasserbecken in der Nähe. Es gibt allerdings keine geplante Ansiedlung von Berufsgruppen, oft ergab sich deren gemeinsame Ansiedlung aus praktischen Gründen, oder der Charakter der Tätigkeit gebot es. Die Paras entwickelten sich zunehmend zu Wohngebieten, in denen verschiedene Ethnien, Berufsgruppen und soziale Schichten zusammenleben. Wichtig war den meisten Bewohnern die Nähe zum Arbeitsplatz – Geschäft, Büro, Land, Stall und später die Fabrik. Der Hafen von Kalkutta, im 19. Jahrhundert größter Umschlaghafen Indiens für Textilien, Getreide, Reis, Tee, Jute, Indigo, Opium, Salpeter und vieles mehr, zog natürlich auch Arbeitssuchende an, die in seinem Umfeld wohnten.

Die Geschichte der Versuche, Kalkutta zu planen, zu gestalten und zu verschönern ist lang und die Resultate sind oft enttäuschend. Es mangelte nicht nur an Geld, sondern auch am Willen. Das Land befand sich überwiegend in Privatbesitz, so dass es immer länger und zäher Verhandlungen bedurfte, um beispielsweise Straßen zu bauen oder zu erweitern. Große Teile im Norden des damaligen Kalkutta gehörten der Shovabazar-Familie sowie Motilal Seal, der darüber hinaus auch im zentralen Kalkutta, wo hauptsächlich die Briten wohnten, viel

Land besaß. Der Bau der Strand Road erforderte zum Beispiel Verhandlungen mit Raja Radhakanta Deb (1784–1867), einem Mitglied dieser mächtigen Shovabazar-Familie. Er verlangte eine hohe Entschädigung für sein Land sowie das Recht, zweimal wöchentlich einen Markt an der zu errichtenden Straße abhalten zu können. Ein Markt bringt dem Besitzer immerhin Pachtgeld ein, das ihm die einzelnen Markthändler zu entrichten haben. Letztlich musste er sich mit einer geringeren Summe begnügen, doch den Markt richtete er ein, sehr zum Ärger des Chief Magistrate (Stadtverwalter). Denn eigentlich gab es seit 1852 ein Gesetz, welches den Verkauf von Waren auf öffentlichen Straßen unter Strafe verbot. Inwieweit dieses Gesetz jemals durchgesetzt werden konnte, ist fraglich. Heute schert sich jedenfalls kaum jemand darum. 1894 zog man die Konsequenzen aus den Querelen mit den Landbesitzern und erließ ein Gesetz, welches die entschädigungslose Aneignung von Land für öffentliche Zwecke erlaubte.

Bis zur Gründung des Calcutta Improvement Trust 1911 zur Verbesserung der zum Teil prekären Hygieneverhältnisse in der Stadt gab es verschiedene Komitees, die ähnliches versuchten. Im Ergebnis wurden jedoch meist nur breitere Straßen angelegt. Man übersah dabei, dass die engen Gassen zwar für den zunehmenden Verkehr ungeeignet, jedoch dem Klima insofern gut angepasst sind, da sie als Windkanal fungieren und bei Hitze sehr angenehm sind. Sie erinnern an die Gassen in südeuropäischen Städten wie zum Beispiel Florenz, mit dem Kalkutta oftmals verglichen wird. Zudem verbesserte man mit den wenigen zur Verfügung stehenden Geldern meist das Wohnumfeld sowie die Infrastruktur dort, wo Europäer lebten. Die Bustis, die Ansiedlungen der ärmeren Bevölkerung, wurden zum Teil einfach beseitigt, ohne den Bewohnern eine Alternative anzubieten. Daher wurde die Politik der Stadtverwaltung, in der die lokale Bevölkerung fast ohne Einfluss war, von dieser als parteiisch zum Wohle der europäischen Wohnviertel empfunden. So gab

es zum Beispiel in den Stadtteilen mit überwiegend europäischen Bewohnern vier Ochsenkarren zur Müllbeseitigung, in den anderen, dichter besiedelten nur zwei. Ernsthaft aktiv wurden die Stadtherren oft erst, wenn durch Ausbruch von Epidemien wie Pest oder Cholera der Handel gefährdet war, da Häfen für den internationalen Schiffsverkehr in solchen Fällen gesperrt werden.

Allerdings darf man die damalige Situation der Stadt nicht an heutigen Vorstellungen messen. Die Bemühungen um die Verbesserung der Infrastruktur Kalkuttas können einem Vergleich mit anderen Großstädten der Zeit durchaus standhalten. Ab 1870 gab es Leitungswasser in Kalkutta. Rabin-dranath Tagore beschreibt das Ereignis in seinen Erinnerungen. Er berichtet von dem Vergnügen, sich nach Herzenslust mit Gemeindewasser überströmen zu lassen. Viele Bewohner bewarben sich um einen Anschluss an das Leitungssystem, doch eine Gebühr wollten sie dafür nicht bezahlen. Bis heute werden die Bewohner Kalkuttas kostenlos mit Leitungswasser versorgt. Ein unterirdisches Abwassersystem wurde 1875 angelegt und viele der technischen Neuerungen wie Eisenbahn, elektrische Straßenbeleuchtung, Telefon und Kraftfahrzeuge fanden schnell ihren Weg in die Stadt. Es reichte nur nie für alle Bewohner und die Verteilung war klar hierarchisiert: Erst die Europäer, dann die lokalen Eliten und wenn noch etwas übrig war, wurde es weiter verteilt. Von den 79 Telefonanschlüssen, die 1882 eingerichtet wurden, gehörte nur einer einem Inder.

War das 19. Jahrhundert die Glanzzeit von Kalkutta, die auch Schatten warf, so begann das 20. Jahrhundert ganz anders. Der angestaute Unwillen explodierte, als die Kolonialverwaltung ihre größte Provinz in Britisch-Indien, Bengalen, 1905 teilte. Kalkutta war ja nicht nur Hauptstadt von Britisch-Indien, sondern auch der Provinz Bengalen. Nun sollte zur Provinz Bengalen nur noch etwa die Hälfte der Bengali sprechenden Region gehören,

dazu die Regionen Bihar und Orissa. Der andere Teil sollte mit Assam verbunden werden. Dagegen wandte sich der Nationalstolz der Bengalen mit einer Swadeschi-Bewegung (für unser Land). Auf vielfache Weise wurde gegen die Teilung protestiert: Die Briten sollten durch den Boykott ihrer Waren geschädigt werden. Überall loderten Feuer, in denen ausländische Stoffe verbrannt wurden. Statt importierte Waren zu kaufen, sollte eine einheimische Industrie gefördert werden. Ein Boykott der britischen Schulen war ebenso vorgesehen wie die Gründung einer nationalen Universität, um die Bildungsinhalte kontrollieren zu können. Aus dem damals gegründeten Technischen Institut ging 1955 die heute renommierte Jadavpur-Universität hervor. Mit zum Teil militantem Terror, organisiert in Geheimgesellschaften, wehrten sich junge Studenten gegen die Willkür der Kolonialmacht. Aurobindo (1872–1950), dessen Vater ihn für eine Karriere in der Kolonialverwaltung vorsah und in England ausbilden ließ, war als junger Mann einer der Führer dieser Bewegung.

Das 20. Jahrhundert begann unruhig und blieb es über Jahrzehnte. 1911 wurde die Teilung Bengalens wieder zurückgenommen, doch zugleich die Hauptstadt Britisch-Indiens von Kalkutta nach Delhi verlegt. In Kalkutta suchte man diese Kränkung im Jubel anlässlich des Sieges der barfuß spielenden bengalischen Fußballmannschaft „Mohan Bagan“ über die Briten im gleichen Jahr zu vergessen. Dennoch wird diese Entscheidung oft als Anfang vom Ende der Glanzzeit Kalkuttas gesehen. Das war nicht gleich offensichtlich. Die Jute-Industrie Kalkuttas erlebte aufgrund der Nachfrage nach Sandsäcken während des Ersten Weltkrieges einen Aufschwung. Auch der Hafen florierte noch etliche Jahrzehnte. Die Bevölkerung wuchs weiter und überstieg 1931 die Millionengrenze. 1941 hatte sie sich nahezu verdoppelt. Die Stadtplanung blieb weiter hinter den Erfordernissen der Bewohner zurück. Daran änderte auch der Calcutta Improvement Trust nicht viel, er hatte z. B. trotz geeigneter Gesetzgebung immer noch

mit den Landbesitzern zu kämpfen. Bustis hingegen konnten ohne Anspruch der Bewohner auf Entschädigung oder Neuansiedlung geräumt werden, um Straßen und Plätze anzulegen. Blickt man in die Geschichte der Stadtplanung bis in die Gegenwart, so sieht man viele gute Konzepte und Ideen, von denen nur wenige realisiert wurden. Die Briten wollten die Stadt gerne als das „London des Ostens“ sehen, wogegen eine lokale Zeitung 1921 schrieb, Kalkutta sei das größte Zentrum fremder Ausbeutung in Asien.

Die Stadt geriet in der Mitte des 20. Jahrhunderts durch verschiedene Ereignisse immer mehr unter Druck. Infolge einer Agrarkrise wanderten tausende Menschen vom Land in die Stadt in der Hoffnung auf einen Lebensunterhalt. 1943 kam es zu einer großen Hungersnot in Bengalen, die weiter Menschen mit der Annahme in die Stadt trieb, dass sie hier eher notversorgt werden könnten. Das traf nicht zu und so starben Millionen Menschen, viele davon in den Straßen von Kalkutta. Die genaue Zahl ist umstritten. Der bengalische Filmregisseur Satyajit Ray hat in seinem Film *Ferner Donner* diese Katastrophe thematisiert, wofür er 1973 den Goldenen Bären der Berliner Filmfestspiele erhielt. Die Ursachen dieser letzten verheerenden Hungersnot sind im Wesentlichen menschengemacht. Zudem – es ist die Zeit des Zweiten Weltkrieges – bedrohten die Japaner die Ostgrenze Britisch-Indiens. Japanische Bomber kreisten in den Jahren 1942 und 1943 über Kalkutta, um sensible Ziele wie den Hafen und die Howrah-Brücke anzugreifen. Die Stadt war voll mit Soldaten und deren militärischen Gerätschaften.

Zudem kam es nach und nach zu ernsthaften Spannungen zwischen den großen Gemeinschaften der Hindus und Muslime. Die Eliten der beiden Konfessionen rangen um Einfluss in der Politik. Die britische Kolonialmacht hatte angesichts der nationalen Bewegung in Indien einige Zugeständnisse an eine begrenzte Form der Selbstregierung gemacht und diese mit dem Zündstoff der getrennten

Wählerschaften verbunden. Dies bedeutete, dass Hindus nur Hindus und Muslime nur Muslime wählen konnten. Dadurch wurden die beiden religiösen Gemeinschaften zu politischen Interessengruppen. Angesichts der muslimischen Mehrheit in Bengalen sah die politische Elite der Hindus die einzige Möglichkeit, eine Führungsposition einzunehmen, in der Spaltung Bengalens nach vordergründig religiösen Mehrheiten. Die Spannungen entluden sich im August 1946 in den sogenannten Great Calcutta Killings, bei denen Hindus und Muslime gewalttätig gegeneinander vorgingen und am Ende mehrere tausend Tote zu beklagen waren. Die ein Jahr darauf erlangte Unabhängigkeit Indiens hatte die Teilung des Punjab im Nordwesten und Bengalens im Nordosten des Subkontinents zur Folge. Dabei stellte sich auch die Frage, welchem Staat Kalkutta zugeschlagen werden sollte, in Bengalen damals die einzige Stadt von Bedeutung. Hier standen die Fabriken der Juteindustrie, die Jutefelder lagen jedoch in Ostbengalen. Kurzzeitig kam die Idee auf, Kalkutta als freien Hafen keinem der beiden neuen Staaten zu zusprechen.

Es kam anders. Kalkutta wurde die Hauptstadt des indischen Bundesstaates Westbengalen. Es geriet nicht nur geografisch an den Rand gesamtindischer Interessen. Über Jahrzehnte hinweg kamen Flüchtlinge aus dem Osten Bengalens und Migranten von überall her nach Kalkutta und fanden zumeist in Bustis eine Unterkunft. 1981 wurden in Kalkutta 1.015 Bustis gezählt und obgleich sich die ab 1977 über drei Jahrzehnte im Amt befindliche Linksfrontregierung mit einigen Erfolgen um deren Sanierung bemühte, reichte es dennoch nicht für alle Menschen. 2001 lebte nach offiziellen Schätzungen etwa ein Drittel der Bevölkerung von Kalkutta in Bustis. Und auch diese Regierung setzte nach 1990 eher auf den Bau neuer moderner Satellitenstädte und Stadtteile, statt in mühevoller wie kostenintensiver Kleinarbeit Kalkuttas Wohnbedingungen zu verbessern. Hier behindert u. a. das alte Problem des Privateigentums die Planungen.



Die politischen Turbulenzen, von denen die Stadt im 20. Jahrhundert immer wieder geprägt wurde, erreichten ihren Höhepunkt in der Studentenbewegung Ende der 1960er Jahre. Ähnlich wie die linksgerichtete Protest- und Antikriegsbewegung (gegen den Vietnamkrieg) in europäischen und US-amerikanischen Städten zu der Zeit, richteten sich die Studenten von Kalkutta gegen das Erbe der vorhergehenden Generation. Sie forderten neue Bildungsinhalte und bessere Berufschancen. Viele von ihnen solidarisierten sich auch mit einem schon länger andauernden, zum Teil militant

geführten Kampf landarmer und landloser Bauern in Naxalbari, einem Ort im Norden Westbengalens, gegen die Gutsbesitzer. Der Ort gab der Bewegung ihren Namen: Naxaliten. Der bewaffnete Kampf erreichte Anfang der 1970er Jahre die Stadt. Die Regierung ging mit aller Gewalt gegen die Naxaliten vor. Die Polizei riegelte einzelne Viertel von Kalkutta ab und durchkämmte sie nach Anhängern. Sofern sie nicht gleich erschossen wurden, steckte man sie ins Gefängnis und folterte sie. Der große französische Filmregisseur Louis Malle drehte in dieser bewegten und kritischen Zeit seinen

Dokumentarfilm *Calcutta* (1969) und prägte mit seinen Bildern das westliche Verständnis dieser Stadt.

Klickt man heute unter Google-Bilder „Kalkutta“ an, so erscheint eine schier endlose Serie von Bildern, die uns Armut, Elend, Müll und Überbevölkerung zeigen. Ganz anders verhält es sich, gibt man „Kolkata“, den neuen Namen der Stadt, ein. Hier werden uns Bilder präsentiert, wie sich die Stadt selbst gern sehen möchte: Eine moderne Stadt des 21. Jahrhunderts. Die gegenwärtige Regierungschefin, Mamata Banerjee von der Trinamul Congress Partei, die 2011 die Linksfrontregierung von Buddhadeb Bhattacharjee in Westbengalen ablöste und die offensichtlich auch das Sagen in Kalkutta hat, knüpft mit ihrer Idee, aus Kalkutta ein zweites London zu machen, an das koloniale Verständnis der Stadt an. Der Weg dorthin, sofern es überhaupt das richtige Ziel sein kann, ist noch weit. Vorerst sind kosmetische Verschönerungen zu sehen: Die Stadt wird in den Lieblingsfarben der Regierungschefin Blau-Weiß angemalt, Straßenlaternen in Gestalt des Dreizacks von Gott Shiva werden aufgestellt, Bürgersteige neu (und unbequem höher) gepflastert. Doch eine erwachende Zivilgesellschaft kämpft zum Beispiel um den Erhalt von Bäumen, die einem vierspurigen Ausbau der Camac Street im Zentrum Kalkuttas Platz machen sollen. Kinder demonstrieren vor ihren Schulen gegen den Lärm eines Hubkonzerts, das der Verkehr ununterbrochen von sich gibt. Prominente laufen am

Sonntagmorgen um einen See, um gegen dessen Müllverschmutzung zu protestieren. Längst verwitterte Plakate mahnen allerorts: „Keep your City clean and green“. Immer mehr Menschen interessieren sich für das historische Erbe der Stadt und machen auf dessen Verfall aufmerksam. Das sind Zeichen der Hoffnung. Andererseits kann oder will die Bürokratie vorhandene Gesetze nicht durchsetzen. So hatten 2013 nur 24 Prozent der Fahrzeuge den seit Jahren vorgeschriebenen Emissionstest vorgenommen. Die Mehrheit verpestet weiter die ohnehin alarmierend hoch verschmutzte Luft.

Seit einigen Jahren erhöhen sich durch die von der indischen Zentralregierung verfolgte „Look East“-Politik die Chancen Kalkuttas, wieder mehr positive Aufmerksamkeit und Investitionen zu erhalten. Handelskontakte nach China und Südostasien sollen zum Beispiel auf einer alten Handelsroute neu belebt werden: einem südlichen Zweig der Seidenstraße. Ein neu zu bauender Korridor würde von Kalkutta über Bangladesch und Myanmar nach Kunming in China führen. Dies könnte den Hafen von Kalkutta beleben und der Wirtschaft generell einen Aufschwung geben, jenseits der IT-Industrie. Auch könnte sich Kalkutta einiges von der „sister city“ Kunming abschauen. Kunming ist die Hauptstadt der chinesischen Provinz Yunnan und hat seit der Mitte der 1990er Jahre eine erstaunliche Entwicklung genommen, indem es das Erbe bewahrte und Neues schuf. Dies ist auch Kalkutta zu wünschen.