

ZEITREISE

# EIN LAND TRÄ

Mumbai

Indien setzt an zum »Gewaltigen Sprung«, es will wohlhabend, sauber und modern werden. Eine Fahrt im »Kolkata Mail« quer durch den Subkontinent führt zu Orten, an denen das Morgen bereits angekommen ist.

Und durch eine unveränderte Welt, in der sich Krise und Normalität nur schwer unterscheiden lassen

*Teil 1: Von Mumbai nach Jalgaon*



*Fotos: Giulio Di Sturco*

# UMT ZUKUNFT

○ Kolkata

## AUFBRUCH

Eine junge Frau richtet sich nach der Abfahrt in Mumbai auf eine lange Fahrt ein: Bis der Zug in Kolkata eintrifft, werden fast zwei Tage vergehen





## ALLES IM FLUSS

Hinter Varanasi  
überquert der  
Kolkata Mail  
„Mutter Ganges“.  
Ein Ziegenhirte  
pflückt Futter  
für seine Tiere.  
Bald soll es den  
Armen im Land  
besser gehen





## DULDSAME FAHRGÄSTE

In der Bahnhofshalle von Mughal Sarai richten sich Menschen für die Wartezeit ein. Stundenlange Verspätungen sind die Regel im indischen Zugverkehr

# MUMBAI

Station 1 - km 0

Der Kinderretter im Victoria Terminus

Text: MICHAEL STÜHRENBERG

**D**ER MONSUN hat sein schweres, feuchtes Gewand über die Stadt gebreitet, und die Luft im größten Bahnhof von Mumbai ist so stickig und schwer, dass man sie trinken könnte. Jeder Atemzug erfordert Kraft, die Kleidung klebt schwer auf der schweißnassen Haut. Dazu dröhnt ein unablässiger Lärm in der mächtigen Halle, ein Rufen und Brüllen, kreischende Zugbremsen, Lautsprecherdurchsagen auf Hindi und Englisch.

Und überall drängen sich ungeheure Menschenmassen.

Finden jene, die da auf nacktem Boden vor den Gleisen liegen, wirklich Schlaf? Hunderte von ausgestreckten Leibern, ein unwirkliches Bild. Als würden hier zwei Kino-Epochen durcheinandergeraten: Männer aus Schwarz-Weiß-Filmen mit Frauen in Technicolor-Saris. Wartende Passagiere, gestrandete Migranten vom Land.

Drei Millionen Menschen drängen sich täglich durch diese Hallen wie durch einen Tempel zertrampelter Erinnerungen. Das Bahnhofsgebäude ist ein Prachtexemplar „viktorianischer Neugotik“, erschaffen zum Goldenen Regierungsjubiläum von Queen Victoria im Jahr 1887.

Schon damals zeugte der Bau von romantischer Sehnsucht nach einer nicht mehr zurückzuholenden Vergangenheit. Heute wirkt er wie ein versteinertes Plusquamperfekt. Vor Jahren taufte die Regierung ihn um in Chhatrapati Shivaji Maharaj Terminus. Aber dieser Bahnhof verdient seinen alten Namen. Und fast jeder in dieser Stadt, angefangen bei den Taxifahrern, nennt ihn weiter Victoria Terminus. Oder einfach nur VT, gesprochen „Wii-Tii“.

Eigentlich suche ich nur nach Gleis 18. Dort fährt, täglich um 21.30 Uhr, der „Kolkata Mail“ ab. Dieser Expresszug mit den

Zugnummern 12321 und 12322 ist der Nachfolger des „Imperial (Indian) Mail“, der ein Emblem war des vor 70 Jahren versunkenen British India. Der Zug war Teil der See- und Zugverbindung von London nach Rangun in Birma, eine Achse quer durch das British Empire.

Wie einst, verbindet der Zug auch heute Mumbai (ehemals Bombay) mit Kolkata (ehemals Kalkutta), das Arabische Meer mit dem Golf von Bengalen. Der Kolkata Mail durchquert einen Subkontinent, der gerade, so will es Premierminister Narendra Modi, zu einem „Gewaltigen Sprung“ nach vorn ansetzt. In den kommenden vier Jahren will Narendra Modi das Land von Grund auf modernisieren.

Indien soll digitales Vorzeigeland werden, soll „smarte Städte“ entwickeln. Nachdem das Land jahrzehntelang hinter seinem boomenden Nachbarn China zurückgeblieben ist, stehen wir nun an der Schwelle zum Zeitalter des indischen Aufbruchs. Indien, „ein reiches Land mit armen Menschen“, soll den Armen die Macht verleihen, sich aus ihrem Elend zu befreien. Und Indien soll „sauber“ werden, die „Clean India Mission“ hat das ganze Land erfasst.

Lauscht man den Plänen des Premierministers, ist Indien auf dem Weg in eine leuchtende Zukunft. Entlang der 2160 Schienenkilometer des Kolkata Mail will ich schauen, wie weit Indiens Reise in die Zukunft bereits vorangeschritten ist.

## Die Route der GEO-Reporter

2160 Kilometer durch Indien: Der erste Teil (grün) führt bis Jalgaon, im nächsten Heft lesen Sie über die zweite, lange Etappe (rot)





Klimaanlage?  
Für Zugluft sorgt  
zur Not die offene  
Tür, zumindest in  
Mumbais Vorort-  
zügen. Manche  
Waggons sind für  
Frauen reserviert.  
Unten: Der Bahnhof  
»Victoria Terminus«  
in Mumbai erstrahlt  
im Glanz viktoriani-  
scher Neugotik



**B**IS ZUR ABFAHRT Richtung Zukunft bleiben noch ein paar Stunden Gegenwart in Mumbai. Ich treffe Kishore Pandit: Der VT-Stationmaster ist ein schlanker Mann mit sanfter Stimme, die ihn angenehm vom Getöse seiner Station abhebt. Dabei steht Pandit unter Druck: „Vorige Woche ist hier ein Zug entgleist. Monsun!“

Monsun, das bedeutet: sintflutartiger Regen, überschwemmte Gleise, Schlammlawinen in den Straßen, Chaos überall in Indiens Finanz- und Handelsmetropole. „Alle Vorortzüge fielen an jenem Tag aus“, erzählt Pandit. Dabei hängt die Zumutbarkeit des Alltags in diesem urbanen 18-Millionen-Moloch wesentlich vom Funktionieren seines Schienenverkehrs ab. Besonders im Nahverkehr. Fahren keine S-Bahnen mehr, bleiben sechs Millionen Pendler auf der Strecke.

Vier Tage später ist Kishore Pandit damit beschäftigt, Tickets für ausgefallene Züge zu erstatten. Es geht dabei um geringste Beträge, meist weniger als ein Euro. Indische Bahnfahrer sind jedoch überwiegend arm. „15.000 Menschen fordern jetzt ihr Geld zurück“, stöhnt Pandit.

Wir sitzen in seinem engen Büro – zwei Stühle, ein Tisch – wie im Kontrollturm eines Schwimmmeisters am Strand von Indien, drei Meter über dem Menschenmeer in der Wartehalle.

„Im Grunde hatten wir Glück“, glaubt der Bahnhofsvorsteher. Wie alle Inder schüttelt er den Kopf, wenn er Ja meint. „Ja, richtiges Glück! Der Monsun hat in diesem Jahr 1500 Menschen getötet. Nur drei Dutzend davon hier in Bombay.“

Gewiss ist es Ganesha zu verdanken. Der Dickbäuchige mit dem Elefantenkopf ist der Hindugott des Anfangs und Gelingens, zuständig für Erfolg und Reichtum. Wie uneingeschränkt Ganesha über Mumbai herrscht, weiß ich seit der vorvergangenen Nacht. Da fand hier Ganesh Chaturthi statt, der rauschende

Abschluss des mehrtägigen Festes zu seinen Ehren. Eine schier endlose Prozession wälzte sich im Schrittempo durch die verstopfte Stadt. Hunderttausende marschierten zwischen und neben Wagen, die auf ihren Ladeflächen Ganesha-Statuen transportierten. Bis zum Stadtstrand, wo alle großen und kleinen Idole im Arabischen Meer versenkt wurden.

Wie üblich, wurde auch in diesem Jahr die Lautstärke der Massenparty ermittelt. Sie erreichte 119,8 Dezibel, was dem Lärm eines startenden Düsenflugzeugs gleicht – die menschliche Schmerzgrenze liegt bei 120 dB.

An solchen Rekorden kann sich Mumbai ergötzen. Weitere Messwerte stehen in der „Times of India“: 1775 Tonnen Abfall, aufgesammelt von Freiwilligen an den Ganesha-Versenkungsorten in der Bucht von Mumbai. Um den Müll wegzuschaffen, mussten die Behörden 192 Lastwagen aufbringen und die Arbeitskraft von 586 Angestellten. Sauberes Indien! „Paagalapan“ stand in dem Artikel, das Hindi-Wort für Wahnsinn.

Sichtbarer Fortschritt: Das »Train Management System« TMS gilt als technisch vorbildlich und soll Zugunfälle verhindern. Die Gepäckverladung ist allerdings immer noch mühevoll Handarbeit



Eine Ganesha-Statue, kitschig wie eine Bollywood-Requise, grüßt auch in der Halle des Victoria Terminus. Dort, wo täglich 1100 Züge ein- und abfahren und Hunderttausende von Hoffenden dem Gott begegnen. Auf Migranten aus den ärmsten Regionen Indiens wirkt sein Anblick wie das Versprechen auf eine Zukunft frei von Not.

Leider locken die Menschenmassen auch Gesindel an, deswegen kann es im VT keinen wichtigeren Mann geben als Kishore Pandit.

„Ich liebe die Herausforderungen, die mit meinem Job verbunden sind“, erklärt der Stationmaster. Er meint nicht das Erstaten von Pfennig-Tickets. „Nach meiner Schicht“, erzählt Pandit weiter, „mache ich mich oft auf die Suche nach gestohlenen Kindern.“

Er deutet auf die Menschenbrandung zu unseren Füßen.

„Sehe ich ein weinendes oder verängstigtes Kind auf dem Arm oder an der Hand eines Erwachsenen, stelle ich mich ihnen in den Weg und frage das Kind: Ist dies dein Vater? Deine Mutter? Verneint das Kind, ergreifen die Erwachsenen meistens die Flucht.“

Ohne ihre Diebesbeute, versteht sich. Der bislang Letzte, den Lebensretter Pandit vor dem Ertrinken bewahren konnte, war ein schluchzender Dreijähriger auf dem Arm einer Frau. „Wir konnten seine Eltern ausfindig machen“, sagt der Held bescheiden. „Es war gar nicht so schwer.“

Die meisten gestohlenen Kinder werden nach Dharavi verschleppt, einem der größten Slums von Asien. Er liegt mitten in Mumbai, und um ihn herum haben sich Leder- und Textilwerkstätten angesiedelt. Die Kinder werden dort als Arbeitsklaven verdingt, weil sich geschickte kleine Hände vorzüglich für Tätigkeiten wie Nähen und Sticken eignen.

Manche Kinder werden sogar von den eigenen Eltern an die Slum-Mafia verkauft. „In solchen Fällen kann ich nichts tun“, bedauert der Bahnhofsvorsteher von Mumbai und verabschiedet mich mit feuchten Augen.

**S**PÄTER IN DER NACHT, als ich dann endlich im Kolkata Mail durch den Bundesstaat Maharashtra schaukle, denke ich noch immer an Kishore Pandit. Nicht nur, weil seine Kinderretter-Story derart berührt. Da war auch jene Kurzformel, mit der dieser Weise mir das Wesen von Mumbai beschrieben hatte: „From tragedy to festival within the blink of an eye“ – die schlimmste Katastrophe liegt nur einen Lidschlag entfernt von der fröhlichsten Massenfete.

So wie die Ganesha-Prozession fast unmittelbar auf den Einsturz eines Gebäudes folgte, bei dem 33 Menschen getötet worden waren: Mumbais schwerste Monsun-Katastrophe in diesem Jahr – und doch nicht mehr als ein tragischer Moment, der im Nu aus dem Bewusstsein der Stadt weggefeiert wurde.

Bollywood, die örtliche Filmindustrie, habe dieses Tragedy-Festival-Prinzip sogar verewigt, hatte Kishore Pandit seine Beweisführung abgeschlossen.



Er hatte mich zu einer Gedenktafel in der Wartehalle geführt. Auf ihr stehen die Namen jener, die bei der islamistischen Terrorattacke im November 2008 getötet wurden. 174 Menschen kamen damals ums Leben, viele im Bahnhofsgebäude, wo die Mörder wahllos mit Kalaschnikows in die Menge feuerten: eine nationale Tragödie.

Kurz zuvor kam der Film „Slumdog Millionaire“ in die Kinos. In der Schlusszene tanzt das Liebespaar in absurdester Manier auf einem Bahnsteig zwischen zwei Vorortzügen, Pandit hatte mir die Stelle gezeigt. Genau dort, wo später in der Realität die Terror-Leichen gelegen hatten. Natürlich sei dieses Zusammentreffen nur eine brutale Ironie des Schicksals, so der Stationmaster: „Aber sie passt zu Mumbai.“

Und noch etwas geht mir jetzt nicht aus dem Kopf. In Indien, schrieb kürzlich ein Korrespondent, ergebe der Begriff Krise keinen Sinn: „Krise setzt einen weitgehend reibungslos funktionierenden Normalzustand voraus, der dann schockhaft unterbrochen wird – und zu dem man, ist die Krise erst einmal überwunden, wieder zurückkehrt. Doch diesen tendenziell perfekten, jedenfalls im Großen und Ganzen befriedigenden Normalzustand gibt es in Indien in der Regel gar nicht. Die Krise selbst ist hier die Normalität.“

Wie, natürlich, bei den Indian Railways.

Beim Durchfahren der nördlichen Vororte Mumbais merke ich, dass die Waggontüren nicht geschlossen sind. „Bei dieser

Hitze muss man gut durchlüften“, erklärt der Schaffner, während ich vorsichtig durch eine dieser offenen Türen dem Treiben neben den Gleisen zuschauen. Dort herrscht reger Fußverkehr. Ist das nicht gefährlich?

Der Bahnbeamte schüttelt den Kopf, also stimmt er mir zu: „Manchmal geschieht ein Unglück.“ Ein Euphemismus. Laut Angaben der indischen Eisenbahngesellschaft sterben pro Jahr 15 000 Menschen als Fußgänger auf Gleisen. Dazu kommen noch diejenigen, die etwa aus offenen Zugtüren fallen. Manche Quellen sprechen von insgesamt 25 000 Toten.

25 000 Tote! „Indien hat 1,3 Milliarden Einwohner“, gibt der Schaffner zu bedenken.

**A**UCH DER KOLKATA MAIL zeugt vom Umgang mit der Krise als Normalzustand. In Kolonialzeiten bot der Imperial Mail einer Elite exquisiten Komfort: bequemes Bett mit Bad, der Speisewagen ein Spitzenrestaurant. Heute ist dieser Zug über einen halben Kilometer lang und befördert mehr als 2000 Passagiere, obwohl es offiziell nur 1596 sein dürfen. Derart überladen, wirkt dieser „Express“ wie eine Metapher für das ganze Land. Und die Unterteilung in acht

Kishore Pandit, der Stationmaster, behält im Trubel des VT den Überblick – und hält Ausschau nach weinenden kleinen Kindern. Weinen sie, weil sie müde sind? Oder wurden sie womöglich entführt?

## KLASSEN- FAHRT

Acht Ränge gibt es für die Fahrgäste im Kolkata Mail. In der einfachsten Kategorie kostet das Ticket für die gesamte Strecke umgerechnet nur sechs Euro



OND CLASS



आपातकालीन खिड़की  
EMERGENCY WINDOW

Moderne Bewässerung sorgt für reiche Bananen- und Erdbeerernte in Jalgaon. Davon profitieren auch Kleinbauern. Bald wird Indien der bevölkerungsreichste Staat der Erde sein. Nur wenn alle satt werden, kann das Land Erfolg haben



verschiedene Klassen – von der klimatisierten First Class (1AC) über die „Two Tier Air Conditioned Class (2AC)“ bis hinab zu den Holzbänken der „Unreserved General Class (UR)“ mit unbegrenzter Passagierzahl – wirkt wie ein Symbol für Indiens Kastengesellschaft.

Eigentlich hatte ich mich auf einen Spaziergang durch diesen Zug gefreut, von einer Sphäre der indischen Gesellschaft in die nächste. Aber das ist nicht möglich. Jeder Passagier ist in seiner Klasse eingeschlossen. Waggons mit günstigen Klassen sind von außen leicht daran zu erkennen, dass sie anstelle echter Fenster scheibenlose Öffnungen aufweisen, versperrt von drei Eisenstäben. Wie Gefängniswägen.

Dafür zahlen die „Insassen“ für ihr Ticket von Mumbai nach Kolkata auch nur sechs Euro, verglichen mit 60 Euro für die Reise im Luxusbereich. Und wie unerträglich die Bedingungen auch sein mögen auf dieser (laut Fahrplan) Fahrt von 38 Stunden und 15 Minuten, niemand beschwert sich.

In der Krisen-Normalität zählt das Ankommen: nicht das Wann, nur das Ob.

Bis zum Einsteigen hatte ich mir die Reise im Kolkata Mail unkompliziert vorgestellt. Geplant war: Ankunft in Jalgaon, meinem ersten Etappenziel, um 3,58 Uhr in der Frühe.

Wir verlassen Mumbai zwar pünktlich, kommen dann aber nie über das Schaukeltempo hinaus. Gelegentlich bleibt der Zug stehen. Draußen tiefste Nacht, nirgends ein Licht.

„Where are we?“, wo sind wir?, frage ich in die Stille meines 2AC-Abteils. Wir sind zu viert, verteilt auf je zwei Klapp-Pritschen pro Wand. Ich liege links unten. Der Mann über mir schnarcht seit einer Stunde, der Passagier rechts oben schläft auch. Bleibt als potenzieller Ansprechpartner nur der ältere Herr rechts unten, mir gegenüber.

„Do you know where we are?“, frage ich noch einmal und schaue ihm gezielt ins Gesicht. Er lächelt freundlich, antwortet auf Hindi, ich verstehe kein Wort.

Jetzt wird mir plötzlich mein Problem bewusst. Auf der Strecke Mumbai-Kolkata liegen 49 Stationen. Jalgaon ist Haltestelle Nummer 10.

Allerdings habe ich nicht daran gedacht, die Stationen ab Mumbai zu zählen. Und es gibt keine Durchsagen bezüglich der jeweils nächsten Haltestelle. Deren Name ist bei der Einfahrt nicht immer leicht zu entdecken. Oft steht er klein geschrieben an einem unscheinbaren Bahnhofspfeiler.

Was tun? Theoretisch könnte ich mich von meinem Handy kurz vor der geplanten Ankunftszeit in Jalgaon wecken lassen. Nur läuft in Krisen nichts nach Plan. Die durchschnittliche Verspätung des Kolkata Mail an der Endstation beträgt sieben Stunden. Einzige Lösung: wach bleiben, den richtigen Bahnhof identifizieren, sich durch den vollgepackten Korridor zum Ausgang zwängen, mit Gepäck auf den Bahnsteig springen, mitten zwischen die dort Schlafenden. Das klappt.

Kurz nach sechs Uhr erreiche ich erschöpft mein erstes Ziel.

# JALGAON

Station 2 – km 410

Neue Hoffnung für viele Kleinbauern



In den Laboren von Jain Irrigation Systems werden widerstandsfähige Bananensorten für die Region gezüchtet. Anil Jain (unten) glaubt, dass Indiens Zukunft auf dem Land liegt: Das Leben in durchgeplanten Dörfern werde bald besser sein als in der Stadt.



**I**N JALGAON BEGINNT Indiens mögliche Zukunft. „Banana City“ wird die Stadt im Norden von Maharashtra auch genannt, was nicht wirklich futuristisch klingt. Aber hier befindet sich der Sitz von Jain Irrigation Systems Ltd., einer multinationalen Company mit 11.500 Angestellten und 29 Niederlassungen weltweit. Ein Gigant der verarbeitenden Lebensmittelindustrie, Zulieferer von Coca-Cola, McDonald's, Unilever etc., ein Vertreter des globalen Superkapitalismus.

Der Konzern ist das Lebenswerk von Bhavarlal Jain. Über ihn muss man zunächst einiges erfahren, damit das Weitere nicht wie ein orientalisches Märchen klingt.

Bhavarlal Jain begann seine Businesskarriere 1963 als Petroleumverkäufer mit Schubkarre. Als Startkapital dienten ihm die Ersparnisse aus drei Generationen von Kleinbauern. Deren Vorfahren waren aus der Wüste Rajasthans nach Maharashtra geflohen.

Ihr Nachname Jain weist sie als Anhänger des Jainismus aus. Diese fast nur in Indien verbreitete Religion beruht auf drei ethischen Gesetzen: Gewaltlosigkeit gegenüber allem Leben, Frei-

sein von unnötigem Besitz, Streben nach Wahrhaftigkeit. Einfach ausgedrückt: Jains essen vegetarisch, verzichten auf Luxus, verabscheuen Lügen.

Unter solchen Voraussetzungen entwickelte sich Bhavarlal Jain zu einem sehr indischen Konstrukt: kapitalistisch im Kopf und beseelt von der Liebe zu Mahatma Gandhi, dem Vater der indischen Unabhängigkeit, der die koloniale Weltmacht Großbritannien durch zivilen Ungehorsam in die Knie gezwungen hatte.

Die glühende Bewunderung für Gandhi durchstrahlte das Wirken des Bhavarlal Jain. Und gegen Ende seines Lebens, als der Jahresumsatz des Jain-Konzerns über eine Milliarde Dollar erreicht hatte, erfüllte sich der Tycoon einen letzten großen Traum: Er ließ auf den Jain Hills, dem höchsten Punkt des 450 Hektar großen Firmengeländes vor den Toren Jalgaons, ein



Ein Museum auf dem Gelände der Jain Irrigation Systems huldigt dem Indischen Nationalhelden Mahatma Gandhi. Der »Mann mit dem Spinnrad« kämpfte gewaltfrei für die Unabhängigkeit Indiens und für die Versöhnung der Religionen

Museum zu Ehren Mahatma Gandhis errichten, das aussieht wie ein Tempel.

Wer heute über die Marmorplatten des Gebäudes aus rotem Sandstein wandelt, den berieseln auf Schritt und Tritt Gandhi-Zitate wie Verse aus einer heiligen Schrift. Darunter auch grob klingende Sätze wie: „Bombay, Kalkutta und die anderen Großstädte Indiens sind wahre Pestbeulen des Landes.“

„Der Mahatma liebte das rurale Indien“, sagt Anil Jain. „Genau wie mein Vater. Das liegt in der DNS der Jain-Familie. Unser Herz schlägt für die Bauern.“

Der 52-jährige Anil Jain, der seit dem Tod seines Vaters im Februar 2016 gemeinsam mit drei Brüdern den Konzern leitet, ist Geschäftsführer und Vizevorstand. Ein behutsam artikulierender Mann, dessen ruhiger Blick den Zuhörer nie aus den Augen lässt. „Natürlich sind wir profitorientiert“, erklärt Anil Jain die Leitlinien seines Unternehmens. „Aber wir müssen auch das Richtige für Indien tun. Deshalb fließt der größte Teil unserer Gewinne zurück in die Gesellschaft. We must give back!“

Aus dem Munde eines normalen Konzernchefs würden mich solche Worte skeptisch stimmen. Aber Jain schien es wirklich ernst zu meinen, wie ich mit eigenen Augen gesehen hatte.

Am Tag meiner Ankunft war ich durch die Bananfelder der Umgebung gefahren. In einem Dorf namens Sunasgaon hatte ich Yuvraj Gopal Patil getroffen. Der Greis, gerade von der Feldarbeit zurückgekehrt, lud mich zum Tee ein. Vermutlich aus Stolz auf sein neues Haus. Ein solider Backsteinbau ohne den üblichen Monsun-Schimmel an den Wänden. Das Wohnzimmer wirkte komfortabel, Kinder und Enkelkinder saßen frisch gewaschen vor dem Fernseher.

Ich erging mich in Komplimenten, der Hausherr strahlte. „Seit fünf Jahren arbeite ich mit Jain“, sagte Gopal. „Mein Einkommen hat sich verdoppelt.“

Das Erfolgsrezept klingt simpel: Teamwork und Fairness. Auf der einen Seite die Millionäre von Jain; auf der anderen sieben Millionen Kleinbauern, die überwiegend Bananen, Mangos, Erdbeeren und Zwiebeln pflanzen.

In seinen Laboren klont der Konzern jene Arten, die sich als besonders widerstandsfähig in Indiens Klima erwiesen haben, und verkauft die Pflänzchen an die Farmer. Dann installieren Jain-Techniker auf den Feldern eine von Sonnenenergie gespeiste Tröpfchenbewässerung. Da der Konzern über sicheren Zugang zum Weltmarkt verfügt, kann er den Bauern die Abnahme ihrer Ernte garantieren, zum Höchstpreis.

Resultat: Wer mit dem Jain-Konzern arbeitet, lebt besser.

Indiens Zukunft? „Sie liegt auf dem Land“, behauptet Anil Jain. „Wir haben 120 Millionen Kleinbauern. Das bedeutet, 500



Bananenstauden wogen in Jaigaon bis zum Horizont. Moumita Biswas (unten), 26, hat ein Rückfahrticket im Kolkata Mail gelöst – mehr als 4000 Kilometer Zugfahrt, um ihren Mann zu einem medizinischen Kongress zu begleiten

bis 600 Millionen Menschen hier im Land hängen von Ackerbau und Viehzucht ab.“

Rund die Hälfte der Gesamtbevölkerung also. Doch immer mehr fliehen in Städte, die sich weiter ausbreiten, was zudem die Agrarfläche reduziert.

„Bedingt durch Klimawandel schrumpfen auch unsere Wasserreserven“, fährt Anil Jain fort. „Also bleibt als Lösung nur, was wir ‚more with less‘ nennen: eine ständig steigende Produktivität zum Ausgleich rückläufiger Ressourcen. Aber ohne Gentechnik! Allein durch Einsatz hocheffizienter Technologien wie unserer Tröpfchenbewässerung.“

Auch Premierminister Narendra Modi hat der Verteilung der Wasserressourcen höchste Priorität eingeräumt, um der Epidemie der Bauernsuizide ein Ende zu setzen. Zehntausende einfache Landwirte haben in den vergangenen Jahren den Freitod gesucht, weil ihre Ernte schlecht ausgefallen war.

Mir fällt Yuvraj Gopal Patil ein, der Bauer mit dem verdoppelten Einkommen. Ich fragte einen seiner Söhne, wo er am liebsten leben würde. „In der Stadt“, sagte der 18-Jährige ohne Zögern. Weil sich seine Träume eben nicht allein in einem sauberen Wohnzimmer und einem satten Bauch erschöpfen.

Das weiß natürlich auch Anil Jain. Daher nun das jüngste Projekt der Gandhi Research Foundation. Zum 150. Geburtstag des Mahatma will die Stiftung 150 Dörfer, verteilt über ganz Indien, im Laufe der kommenden drei Jahre in autarke und attraktive Gemeinden verwandeln – durch massiven Einsatz von Kapital, Technologien, Verwaltungstechniken.

Das revolutionäre Projekt ist zu verstehen als die Blaupause für eine neue Gesellschaftsform. „Das Leben in diesen Dörfern wird besser sein als in unseren Städten“, prophezeit Anil Jain. „Genau das hat sich Mahatma Gandhi für Indien gewünscht.“

Fantasterei?



Das amerikanische Wirtschaftsmagazin „Fortune“ kürt jährlich jene Konzerne, die den stärksten Einfluss auf die Gestaltung der Zukunft haben. Unter den Top Ten dieser „Change the World“-Hitparade – knapp hinter Google und deutlich vor Starbucks – tauchte 2015 der vergleichsweise unbekannt Name Jain Irrigation Systems auf.

Die Gandhi-Fans aus Banana City könnten dem Land also eine große Hilfe sein auf dem weiten Weg in die Zukunft. Ich verabschiedete mich mit einer leichten Verbeugung von Anil Jain und mache mich auf den Weg zur Bahnstation.

Nächster Halt, ein Sehnsuchtsort: Varanasi, die heilige Stadt am Ganges. 

Lesen Sie im kommenden Monat den zweiten Teil unserer Reportage von Fotograf **GIULIO DI STURCO** und Autor **MICHAEL STÜHRENBURG**: Wie aus einem unerschrockenen Jungen, der Kastengrenzen überwand, ein erfolgreicher Unternehmer wurde; eine Stippvisite in der Hölle von Dhanbad; und eine Fahrt durch die vielleicht smarteste Stadt des neuen Indien.

**TITEL:**

Foto: Getty Images (3);  
Montage: Svenja Kruse

**SEITE 3:**

Urban Zintel o.;  
Roman Pawlowski: m.

**SEITE 4:**

Christian Ziegler: o.; Rena Effendi:  
m.; Roman Pawlowski: u.;

**SEITE 5:**

Gregg Segal: o.; Giulio Di Sturco/  
Institute: m.; Ian Allen: u.

**SEITE 6:**

Peter Unterthurner: l. o.;  
Roman Pawlowski: r. o.; Bruno  
D'Amicis: m.; Denis Karagodin:  
l. u.; Ian Allen: r. u.

**SEITE 8:**

Michael Robinson Chavez/  
The Washington Post

**SEITE 10:**

Claudia Gregor

**KOSMOS:**

Frédéric Noy: 12/13; Damien  
Mauric/Underwater Photographer  
of the Year 2017: 14/15; Andreas  
Bruhn: 16/17

**HORIZONTE:**

Claudio Sieber: 19 (4); Jonathan  
Browning: 20/21 (4); Federico Rios  
Escobar/The New York Times/  
Redux/laif: 22 o.; Stini Röhrs: 22 u.;  
D. J. Strunz: 24; Ruth Fremson/The  
New York Times/Redux/laif: 26 o.;  
Mauritius Images/petographer/  
Alamy: 26 u.; Todd Henry: 27

**IHR TÄGLICH BROT:**

Gregg Segal: 28–42

**MEDITATION:**

Roman Pawlowski: 44–59;  
Illustration: Juliane Richter/  
illuteam43: 54/55

**FUSIONSTECHNOLOGIE:**

Ian Allen: 62–72; Illustrationen:  
Tim Wehrmann: 67, 70

**CHAMÄLEONS:**

Christian Ziegler: 76–89

**FORUM:**

Illustration: Katharina Noemi  
Metschl: 90; Stephanie Bothor: 91

**KARAGODIN GEGEN STALIN:**

Rena Effendi: 92–97, 100, 101;  
Mauritius Images/GL-Archive/  
Alamy: 98 l.; eastblockworld.com:  
98 r.; Imago Stock & People: 99 l.;  
Imago/TAR-TASS: 99 r.

**361 GRAD:**

Wyss Institute at Harvard  
University: 103; Klaus Pichler/  
Anzenberger: 104 o.; Getty  
Images: 104 u.; Philip Provily/  
plainpicture: 105; David Vintiner:  
106; Illustration: Katharina  
Noemi Metschl: 108 o.; Marc  
Fippel Fotografie: 108 u.; Ullstein  
Bild/Roger-Viollet/Albert  
Harlingue: 109; Martin Oeggerli,  
supported by School of Life  
Sciences/FHNW: 110

**INDIEN:**

Giulio Di Sturco/Institute: 112–127  
außer Helena Schätzle: 121, 125 r.

**GEO-TAG DER NATUR:**

Benne Ochs: 130 o.; Sanna Kanisto:  
130 l. u.; Heiner Mueller-Eisner:  
130 r. u.; Julian Starck: 131; Illustra-  
tionen: Michèle Hofmann: 131

**GEO ERLEBEN:**

Senckenberg Museum, Görlitz: 132;  
Zsolt Hlinka/Getty Images: 133 o.;  
Planetarium Berlin: 133 m.;  
KHM Museumsverband: 133 u.

**DIE WELT VON GEO:**

Daniel Rosengren/ZGF: 134 o.;  
Reinhard Goerner: 134 m.; Dirk  
Hertenstein: 135 l. o.; Johann Cohrs:  
135 m.; PR-Foto: 135 r. m.;  
imagebroker/Mara Brandl: 135 l. u.;  
PR-Foto: 135 r. u.

**GEO-TELEVISION:**

PR-Foto: 136 (4)

**VORSCHAU:**

Zhao Chuang: 137 o.; Katie  
Orlinsky: 137 l. u.; Christina Czybik:  
137 r. u.

**WELTBÜRGERIN:**

Barbara Bachmann: 138

**KARTEN:**

Stefanie Peters: 94, 118, 138

Für unverlangt eingesandte

Manuskripte und Fotos  
übernehmen Verlag und Redaktion  
keine Haftung.

© GEO 2018, Verlag Gruner + Jahr  
GmbH & Co KG, Hamburg, für  
sämtliche Beiträge.

Anordnung im Layout: l. = links, r. = rechts, o. = oben, m. = Mitte, u. = unten

Gruner + Jahr GmbH & Co KG,  
Am Baumwall 11, 20459 Hamburg.  
Postanschrift der Redaktion: Brieffach 24, 20444 Hamburg.  
Telefon 040/37 03-0, Telefax 040/37 03 56 48  
Internet: www.GEO.de

**CHEFREDAKTEUR:** Dr. Christoph Kucklick

**STELLVERTRETENDER CHEFREDAKTEUR:** Jürgen Schaefer

**LEITENDE REDAKTEURIN:** Johanna Wieland

**CREATIVE DIRECTOR:** Anna-Clea Skoluda

**STELLV. CREATIVE DIRECTOR (BILD):** Lars Lindemann

**GESCHÄFTSFÜHRENDE REDAKTEURIN:** Maike Köhler

**KOORDINATION:** Brigitte Gajser

**LTG. DIGITALE MAGAZINE/SONDERPRODUKTE:** Rainer Droste

**TEXTREDAKTION:** Klaus Bachmann, Jürgen Bischoff, Gesa Gottschalk,

Jörn Auf dem Kampe, Diana Laarz, Fred Langer,

Jenny Niederstadt, Dr. Vivian Pasquet, Ines Possemeyer, Martin Schlak,

Katja Trippel (GEO-TV)

**ABENTEUER & EXPEDITIONEN:** Lars Abromeit

**REDAKTEUR MIT BESONDEREN AUFGABEN**

**IN ENTWICKLUNG UND KONZEPTION:** Markus Wolff

**AUTORIN:** Johanna Romberg

**BILDREDAKTION:** Christian Gogolin, Peter Unterthurner,

Hayley Austin, Marleen Hahn

**GRAFIK:** Daniel Müller-Grote (stellv. Art Director), Kunhild Haberkern,

Michèle Hofmann; Ann-Marie Aring

**KARTOGRAFIE:** Stefanie Peters

**VERIFIKATION:** Tobias Hamelmann, Jörg Melander; Ricarda Gerhardt, Julia Knaack

**SCHLUSSREDAKTION:** Brigitte Gajser, Olaf Stefanus

**SEKRETARIAT:** Silvia Wicking (Chefredaktion),

Frauke Körting, Elke Rehländer-Stöhr (Textredaktion)

**HONORARE/SPESEN:** Angelika Györfy, Andreas Koseck

**GEO.DE:** Julia Großmann, Jan Henne (Leitung)

Redaktion: Peter Carstens, Jaane Christensen (Bildredaktion), Solvejg Hoffmann

Site Coordinator: Jan-Eric Strohsahl

**VERANTWORTLICH FÜR DEN REDAKTIONELLEN INHALT:** Dr. Christoph Kucklick

**PUBLISHER:** Dr. Gerd Brüne

**PUBLISHING MANAGER:** Toni Willkommen

**DIGITAL BUSINESS DIRECTOR:** Carina Laudage

**DIRECTOR DISTRIBUTION & SALES:** Torsten Koopmann, DPV Deutscher Pressevertrieb

**MARKETING DIRECTOR:** Sandra Meyer

**PRESSE- UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT:** Christine Haller

**HERSTELLUNG:** G+J Herstellung, Heiko Belitz (Ltg.), Oliver Fehling

**VERANTWORTLICH FÜR DEN ANZEIGENTEIL:** Daniela Krebs, Director Brand Solutions

G+J e|MS, Am Baumwall 11, 20459 Hamburg.

Es gilt die jeweils aktuelle Preisliste. Infos hierzu unter [www.gujmedia.de](http://www.gujmedia.de)

Der Export der Zeitschrift GEO und deren Vertrieb im Ausland sind nur mit Genehmigung des  
Verlages statthaft. GEO darf nur mit Genehmigung des Verlages in Lesezirkeln geführt werden.

Bankverbindung: Deutsche Bank AG Hamburg,

IBAN: DE30 2007 0000 0032 2800 00, BIC: DEUTDEHH

ISSN: 0342-8311

Druckvorstufe: 4mat Media Hamburg;

Meike Andres, Sebastian Böcking

Druck: Prinovis GmbH & Co KG • Betrieb Nürnberg

GEO ist auf Papier gedruckt, das aus 20 Prozent – ausschließlich chlorfrei gebleichtem –  
Zellstoff, aus 60 Prozent Durchforstungsholz und 20 Prozent Altpapier hergestellt ist.

Printed in Germany



GEO (German) (USPS no 0011476) is published monthly by GRUNER + JAHR GmbH & CO KG.  
Known office of publication: German Language Pub., 153 S Dean St, Englewood NJ 07631.  
Periodicals postage is paid at Paramus NJ 07652 and additional mailing offices. Postmaster: Send address  
changes to: GEO (German), GLP, PO Box 9868, Englewood NJ 07631, 855-457-6397.