

Op tijd in Bombay

Lodewijk Brunt

Sinds kort begint de betrekkelijkheid van de tijd ook tot verschillende beoefenaren van de sociale wetenschappen door te dringen. Uit onderzoek is duidelijk gebleken dat het leven bij de klok, dat ons zo natuurlijk voorkomt, in feite een recente verworvenheid is. De indeling van het bestaan volgens de christelijke kalender is slechts één van de talrijke oplossingen die mensen hebben gevonden om het verloop van de tijd te ordenen. De standaardisering van de tijd heeft zich in Europa en de Verenigde Staten voltrokken in het kielzog van de verstedelijking en industrialisering die in de tweede helft van de negentiende eeuw op gang kwamen. Op het eind van de twintigste eeuw is er sprake van de ontwikkeling van een tijdregime op wereldschaal als gevolg van mondialisering. Hoe gaat dat in z'n werk? Opmerkelijk is dat verschillende commentatoren er als vanzelfsprekend van uit lijken te gaan, dat door dit proces de hele wereld zich precies zal conformeren aan de westerse tijdrekening (Goudsblom 1997; Spier 1999), maar dat valt nog te bezien. In deze bijdrage bespreek ik opvattingen over tijd en tijdsindeling zoals ik deze heb aange troffen in de Indiase stad Bombay en de manier waarop deze worden beïnvloed door het openbaar vervoer, met name de lokale stadstrein. De trein vertegenwoordigt bij uitstek 'westerse' opvattingen over tijd. Aangezien de plaatselijke economie en het openbare bestaan in het algemeen in hoge mate afhankelijk zijn van dit transportstelsel, zou je verwachten dat het tijdsbesef in Bombay aansluit bij het mondiale tijdregime. Te meer omdat de trein in Bombay al net zo lang bestaat als in Europa en de Verenigde Staten. Ik ga na of dit inderdaad het geval is. Na enkele algemene inleidende opmerkingen over de standaardisering en mondialisering van de tijd, ga ik in op de tijdsbeleving zoals ik deze tijdens verschillende perioden van onderzoek (in 1997, 1998 en 1999) ter plaatse heb ervaren. Dit onderzoek is uitdrukkelijk gericht op de aard van het tijdregime in Bombay. Ik betoog dat je de tijdsbesteding in Bombay zou kunnen karakteriseren als *polychronisch* en ik probeer het contrast aan te geven met een *monochronisch* patroon. Vervolgens ga ik in op het karakter van het lokale vervoer. Ik concludeer dat de trein een 'levenslijn' is voor de stad Bombay, maar dit impliceert niet dat het bestaan daarmee tevens is onderworpen aan het regime van de klok. Laat ik eerst wat algemene opmerkingen maken over Bombay.

1 Verstopt

'Bombay is een menigte', heeft V.S. Naipaul ooit gezegd. En niet ten onrechte. Het kleine beetje openbare ruimte in de stad is volgepakt met mensen die door de verschroeiende tropische hitte uit hun sloppen en hutjes gedreven worden. Zelfs 's nachts moet je uitkijken om niet te struikelen over de talloze mensen die op trottoirs, in portieken of op perrons van spoorwegstations liggen te slapen. 'Dus als je rondloopt in Bombay', zegt Naipaul (1990: 1), 'ben je altijd opgenomen in een mensenmassa.' De relatie tussen het aantal mensen en de hoeveelheid beschikbare ruimte is moeilijk voorstelbaar vanuit westerse maatstaven. Het is niet overdreven om te spreken van 'overbevolking', zoals bijna iedereen doet. Er zijn weinig andere plekken op aarde waar de bevolkingsdruk hoger is. De stad Bombay (of Mumbai, zoals we tegenwoordig volgens het politiek correcte taalgebruik zouden moeten zeggen) is gevestigd op een schiereiland in de Arabische Zee, een stuk land dat oorspronkelijk bestond uit een zevental door vissers bewoonde pittoreske eilandjes. Door dempingen en bruggen is er een uitgestrekt stedelijk gebied ontstaan, waarbij de oorspronkelijke vissersgemeenschappen steeds meer naar de periferie zijn gedrongen. Het zuidelijke deel van de stad was de locatie waar de Britse koloniale aanwezigheid zich het sterkste manifesteerde. Er was een fort geconstrueerd om de handelsbelangen te beschermen tegen invallen vanuit het binnenland en de strooptochten van zeepiraten. Dit deel van Bombay wordt nog steeds de *Fort area* genoemd en vrijwel alle belangrijke instellingen, bedrijven, kantoren en diensten zijn hier gevestigd in een omgeving die een drastisch proces van 'Manhattanisering' heeft ondergaan. Het gebied is verbonden met de noordelijke en noordoostelijke voorsteden door een stelsel van verbindingswegen en spoorlijnen. De afstand tussen de Fort area en de meest noordelijke voorstad Virar is ongeveer 70 kilometer en met de lokale trein kost het je omstreeks twee uur om deze bestemming te bereiken, als er tenminste geen ongelukken of vertragingen optreden.

Het totale gebied van Groot Bombay, het oude centrum in het zuiden plus alle voorsteden, bedraagt ruim 450 vierkante kilometer. Dit is meer dan twee keer het grondgebied van Amsterdam, maar het aantal inwoners van beide steden loopt nogal uiteen. De bevolkingsdichtheid van Amsterdam bedraagt gemiddeld zo'n 3500 mensen per vierkante kilometer. Het aantal inwoners van Bombay is niet precies bekend, maar vele schattingen komen uit op omstreeks 15 miljoen. Dit resulteert in een dichtheid van meer dan tien keer die van Amsterdam. We zouden kunnen vermoeden dat er op aarde plekken zijn met een grotere bevolkingsdichtheid – zoals delen van Hong Kong (Brunt 1996: 90) – maar nergens wordt deze dichtheid pregnanter uitgedrukt dan in het lokale spoorwegstelsel van Bombay. Op de vier lijnen van het stelsel worden gemiddeld per dag omstreeks zes miljoen mensen vervoerd, de helft van het totale aantal treinreizigers in heel India. Met het oog op de lokale trein spreken veel mensen over de 'levenslijn' van de stad. Iedere ochtend rei-

zen vele honderdduizenden mensen naar het zuiden van de stad om de economie draaiende te houden, die daar geconcentreerd is. Zonder deze arbeiders, secretaressen, hoeren, studenten, boekhouders, portiers, chauffeurs, makelaars, schoonmakers, politiemensen, bewakers, conducteurs, klerken, ambtenaren, bouwvakkers, straathandelaren, reparateurs, bedelaars en winkeliers zou de plaatselijke economie in elkaar storten. 's Avonds moeten al die mensen weer vanuit het zuiden naar de voorsteden vervoerd worden. Toch is deze slagader dikwijls hopeloos verstopt. In maart 1997 bijvoorbeeld, kwam het totale treinverkeer tot stilstand als gevolg van een algehele elektriciteitsuitval in de stad, die duurde van 's avonds negen uur tot ver na middernacht. In de maand juli van hetzelfde jaar stonden bijna alle rails zo hoog onder het aanhoudende regenwater van de natte moesson, dat vele miljoenen mensen naar hun bestemming moesten lopen. Het zijn voorbeelden van opmerkelijke gebeurtenissen die het nationale en soms internationale nieuws halen; de alledaagse werkelijkheid is grimmiger, want de verstoring van het spoorwegverkeer kan gerust endemisch worden genoemd.

2 Mondialisering

Lokale culturen, inclusief manieren om met tijd om te gaan, maken onder invloed van het proces van mondialisering een ingrijpende verandering door. De gestandaardiseerde tijd, aldus Adam (1995: 113, 114) 'maakt een eind aan de bonte veelvormigheid van plaatselijke tijden en dagindelingen zoals deze door de verschillende volken op aarde worden gebruikt'. Door de technische ontwikkeling van de draadloze signalen die zich met de snelheid van het licht voortbewegen, zien we in het begin van de twintigste eeuw het ontstaan van een wereldtijd. 'Standaardtijd en wereldtijd', vervolgt de auteur,

'zijn de onmisbare materiële voorwaarden voor een wereldwijd netwerk op het gebied van communicatie en transport. Zij liggen ten grondslag aan de planning en organisatie van transnationale handel en mondiale organisaties. Zij vormen het fundament van de begrippen mondialisering en mondialisme.'

In de lobby van ieder redelijk hotel kan de gast zijn positie op de tijdschaal bepalen door de lokale tijd te vergelijken met de juiste tijd in Londen, Tokyo, Los Angeles, Delhi of Sydney. De wereld wordt schijnbaar onderworpen aan een eenduidige tijdmaatstaf. Dit tijdsbesef wordt mensen overal opgedrongen, bij het maken van daadwerkelijke of symbolische reizen en door de moderne massamedia. Als je 's avonds laat zou willen bellen van Manila naar Den Haag, moet je je terdege bewust zijn van de tijdverschillen om te voorkomen dat je mensen stoort in hun slaap.

Over de consequenties van zulke processen voor de plaatselijke opvattingen over tijd weten we weinig. Onze omgang met de tijd lijkt een vanzelfsprekende zaak, die zo intens verbonden is met ons alledaagse bestaan dat we er nauwelijks afstand van

kunnen nemen. Over de standaardisering van nationale tijdregimes in de negentiende eeuw zijn enkele amusante anekdotes bewaard gebleven. Toen de technische ontwikkeling van klokken al vergevorderd was, werd door het gebrek aan synchronisatie het dagelijkse bestaan van de meeste mensen nog exclusief bepaald door de loop van natuurlijke gebeurtenissen. Je vond niet alleen verschillende tijdrekeningen per provincie of regio, maar vaak ook per buurdorp. Op sommige plaatsen werd de tijd berekend met middernacht als uitgangspunt, op andere plaatsen gingen men uit van de opkomst van de zon of juist van de ondergaande zon. Levine (1997: 64) merkt op, dat het zonder algemeen aanvaarde standaard onmogelijk was om te zeggen hoe laat het was. Tot in de jaren zestig van de negentiende eeuw werden er vele tientallen tijdzones gehanteerd in de Verenigde Staten, maar zelfs twintig jaar later waren er nog ongeveer vijftig in officieel gebruik. De spoorwegmaatschappijen vormden de belangrijkste pressiegroep ten gunste van een algehele coördinatie van tijdmetingen. 'Het gebrek aan op elkaar afgestemde standaarden', aldus Levine (1997: 65), 'was een nachtmerrie voor degene die een zinvolle en efficiënte dienstregeling moest opstellen.' Zelfs op nabijgelegen spoorwegstations werden klokken naar eigen inzichten afgesteld, zodat treinen soms plotseling tijd leken te verliezen om vervolgens weer aanzienlijk op de tijd vooruit te lopen. Op tal van stations stonden twee klokken: de een voor het aanwijzen van de lokale tijd, de ander voor de spoorwegtijd. In Buffalo (New York) werd het station gebruikt door twee verschillende spoorlijnen. Er stonden volgens Levine (1997: 65) dan ook drie klokken opgesteld, de eerste voor de lokale tijd en de twee andere voor de spoorwegmaatschappijen die de lijnen exploiteerden. De standaardisering is dikwijls gepaard gegaan met protesten en conflicten (Levine 1997: 72-76). Uit Amerikaanse kranten valt op te maken dat velen de coördinatie van de tijd een vorm van oplichterij vonden, een onaanvaardbare bemoeienis van bovenaf, die de autonomie van burgers ondermijnde. Weber (1976: 205, 206) laat zien dat de komst van de spoorwegen in Frankrijk een 'nieuw bestaan' met zich meebracht. Zelfs de aanleg van 'secundaire' lijnen resulteerde volgens de auteur in een 'spoedcursus nationale integratie van een ongeëvenaarde reikwijdte en effectiviteit'. De ondermijning van de 'culturele en economische autarkie' van geïsoleerde gebieden verstoorde niet alleen het ritme van de arbeid, aldus Weber (1976: 482), maar ook het totale levensritme.

De trein is een vertrouwde verschijning in Bombay; in 1853 vond de opening plaats van de verbinding tussen Bombay en Thana. De noord-zuidverbinding van de Western Railway verdeelt de stad in 'oost' en 'west', zoals Madison Avenue dat doet met Manhattan. Met de telefoon, tv, radio en andere transport- en communicatiemiddelen vertegenwoordigt de trein het mondiale tijdregime. Treinen rijden 'op tijd', volgens een uitgekiende, efficiënte dienstregeling, die is gebaseerd op een gestandaardiseerd tijdregime. Zoals we verderop nog beter zullen zien, is de lokale trein van overheersend belang voor Bombay – en daarmee voor de rest van India,

gezien de centrale economische en culturele betekenis van de stad. Miljoenen mensen zijn direct van de trein afhankelijk. De dienstregeling is tot op zekere hoogte aangepast aan de specifieke behoeften van de stedelijke bevolking, in het bijzonder het bedrijfsleven en de stedelijke overheid. Tussen twee en vier uur 's nachts rijden er geen treinen en op werkdagen is het aantal treinen groter dan op zon- en feestdagen. Daarnaast zijn er verschillende afzonderlijke diensten voor bepaalde bevolkingsgroepen, zoals vrouwen, en zijn er delen van treinstellen gereserveerd voor vrouwen, gehandicapten, personen met een omvangrijke bagage en, sinds kort, ouderen (Brunt 1998). Maar in het algemeen dienen de reizigers zich te schikken naar de dienstregeling. Het aantal treinen dat in bedrijf is, de snelheid waarmee ze rijden en de stations waar ze stoppen, worden door technische overwegingen bepaald, opvattingen over de veiligheid, het investeringsbeleid en andere interne (technische) uitgangspunten. Het resultaat is een situatie waarin twee potentieel conflicterende tijdregimes tegenover elkaar staan. Aan de ene kant het stedelijke leven in het algemeen, waar tijd slechts een onderdeel is van een groot en onoverzichtelijk geheel van invloeden op menselijk gedrag, en aan de andere kant het lokale transport, in casu de trein, dat vrijwel exclusief door overwegingen van tijd gereguleerd wordt. Wat is de relatie tussen inheemse ideeën en praktijken betreffende tijd en het tijdschema van de spoorwegen? Tot op welke hoogte wordt het openbare leven in Bombay door de eisen van het vervoersstelsel bepaald?

Op grond van gericht onderzoek ter plaatse dat ik de laatste paar jaar gedurende langere en kortere perioden heb verricht, probeer ik te laten zien dat de tijdregimes gebaseerd zijn op uiteenlopende manieren van denken over de tijd en het belang van tijd. Waarbij ik aanteken dat de meeste mensen die ik in het kader van mijn onderzoek gesproken heb, hoog zijn opgeleid en via hun werk (in banken, bij kranten, in de filmwereld of het culturele leven in het algemeen, als zelfstandige professionals of adviseurs) vrijwel dagelijks te maken hebben met het 'elektronische tijdperk'. Het voordeel daarvan is dat ik veranderingen in de tijdsbeleving eerder op het spoor kom dan wellicht mogelijk zou zijn in geïsoleerde dorpen op het platteland. Het leven in Bombay heeft een complex, gelaagd en polychronisch karakter, terwijl het systeem van openbaar vervoer monochronisch van aard is en berust op de stellingname, dat kloktijd de meest rationale wijze is om menselijke activiteiten en het menselijke samenleven als geheel te organiseren (in Hall 1959: 153, 154 en Hall 1966: 173, 174 worden de verschillende begrippen van tijd die ik hier gebruik, uitgewerkt). Maar uiteindelijk blijken deze verschillen in de praktijk veel minder sterk uiteen te lopen dan je op theoretische gronden zou verwachten. Dit voornamelijk als gevolg van de specifieke ontwikkeling van de stedelijke samenleving. Ik denk dat Bombay daardoor een interessant 'geval' oplevert voor de discussie over de aard en richting van veranderingen in tijdregimes. Je kunt er gebruik van maken om te illustreren, dat er ook op dit terrein vermoedelijk geen sprake is van een lineaire evolutie.

3 Alles tegelijk

Op een dag in januari 1997 bezocht ik het imponerende gemeentehuis van Bombay. Ik had een afspraak met de heer R.T., gemeenteraadslid en aanvoerder van de oppositie tegen de overheersende Shiv Sena-partij. Zoals ik inmiddels gewend was, had het niet veel moeite gekost om de afspraak te maken. R.T. had me aan de telefoon gezegd, dat ik welkom was als ik toevallig in de buurt zou komen. Normaal gesproken kon ik hem in zijn kantoor vinden, bezig met het oplossen van de 'noden van de bevolking', zoals hij het uitdrukte. Terwijl ik door de smerige en drukke gangen dwaalde van het grote gebouw, op zoek naar de kamer van de heer R.T., werd ik aangesproken door een grote man met een baard. Hij had een hooghartige blik en zijn ogen leken lazerstralen, die me doorboorden. Het was de heer R.T., die net terugkwam van een commissievergadering en op weg was naar zijn vertrekken. Hij ging me voor door een doolhof van gangen en ruimten. R.T.'s kamer werd bewaakt door een soort controlepost die zich bevond in een klein kantoorje, dat als toegangspoort fungeerde. Het krioelde er van de secretaresses, gewapende lijfwachten, boodschappenjongens, bedienden en bezoekers. R.T. zetelde in een kantoor dat het beste omschreven kan worden als een klein formaat collegezaal. Zijn gigantische bureau, waarop ten minste drie telefoons stonden, waarvan die met de internationale verbindingen vanwege het risico van illegaal telefoneren zorgvuldig afgesloten was, bevond zich op een breed podium van waaraf de rijen met stoelen gemakkelijk konden worden overzien. Er hadden een stuk of vijftien mensen plaatsgenomen, van wie sommigen zaten te slapen en anderen zich bezighielden met het doorbladeren van kranten. Hoewel ik als laatste binnengekomen was, werd ik in een grote zetel op het podium neergezet, vlak naast het bureau van mijn gastheer. Beiden zaten we nu tegenover het zwijgende publiek. Sommigen leken wakker te worden. 'Welnu, meneer Brunt', bulderde de heer R.T. door zijn werkvertrek, 'u wilde me een paar vragen stellen. Gaat uw gang en vraagt u maar!'

Terwijl ik koortsachtig probeerde om de juiste woorden te vinden voor mijn eerste vraag, keerde de heer R.T. zich tot de vier of vijf assistenten die in zijn kielzog het vertrek waren binnengekomen. Er moesten instructies verstrekt worden, telefoontjes afgehandeld, kopjes thee besteld en brieven ondertekend. Iemand van de wachtenden kwam naar voren en begon een lang verhaal te vertellen vol met grieven en klachten en met een verzoek om hulp aan de heer R.T.; anderen verlieten het kantoor en nieuwe bezoekers druppelden binnen. Terwijl hij een telefoon aan zijn oor geklemd hield en in snel tempo de stapel kranten doorwerkte die op zijn bureau werd gelegd, verstreekte hij opdrachten aan de af en aan rennende bedienden. Tussendoor zag hij kans te antwoorden op de vragen die ik hem stelde. Soms moest ik tien minuten op het antwoord wachten en af en toe verzocht hij me de vraag nog eens te herhalen, maar tussen de bedrijven door slaagde ik er in mijn vragen af te werken en leek het erop dat verschillende andere bezoekers naar tevredenheid door

hun raadslid werden geholpen. Na bijna drie uur hield ik het voor gezien en nam ik afscheid met de plechtige belofte aan de heer R.T. hem binnenkort nog eens te komen bezoeken. Hij zei dat hij mijn aanwezigheid hogelijk op prijs had gesteld.

Ongetwijfeld zou ik minder tijd met R.T. hebben doorgebracht om mijn vragen te stellen als we samen waren geweest, zonder de vele incidenten die onze conversatie voortdurend onderbraken. Maar er stond tegenover dat het me nauwelijks moeite had gekost de afspraak te maken en dat ik het raadslid meteen had kunnen ontmoeten. Mijn bezoek was zonder problemen in R.T.'s drukke werkdag terechtgekomen. Ik denk dat dit verschijnsel karakteristiek is voor een polychronisch tijdpatroon. De tijd die volgens zo'n patroon wordt doorgebracht, is diffuus en onbegrensd. Er lijkt geen hiërarchie van taken te bestaan die moeten worden afgewerkt; alle activiteiten kunnen tegelijkertijd plaatsvinden. De hoeveelheid tijd is elastisch en hangt niet af van een strikte bureaucratische of andere conventie. Het tijdregime van de heer R.T. is flexibel en dit stelt hem in staat tegemoet te komen aan onverwachte, complexe en veelzijdige ontmoetingen. In die zin is het een kosmopolitisch en strategisch soort regime, dat bij uitstek geschikt lijkt te zijn voor de dynamische stedelijke levensstijlen van personen die iedere dag met veel verschillende soorten mensen moeten omgaan. Voorzover ik het kan bekijken, is het gebruik dat de heer R.T. van de tijd maakt enigszins opvallend, omdat hij (tot de laatste gemeenteraadsverkiezingen van 1997) een belangrijke politieke figuur is in Bombay en als zodanig een veelgevraagde beschermheer voor vele ingezetenen die op zoek zijn naar hulp en steun. Maar uitzonderlijk is zijn tijdsbesteding allerminst, eerder in tegendeel.

Van de talrijke afspraken die ik in Bombay heb gemaakt met verschillende typen mensen, bleek slechts een handvol het min of meer precieze en afgegrensde karakter te hebben van twee partijen die elkaar doelbewust op een afgesproken tijdstip ontmoeten. Het maakte weinig uit of ik mensen op persoonlijke basis bij hun thuis ontmoette of hen wat zakelijker opzocht op hun kantoor of ergens in een openbare gelegenheid. Op twee of drie uitzonderingen na had ik nooit de indruk dat mijn aanwezigheid een inbreuk betekende op de bestaande definitie van de situatie. Een polychronisch tijdgebruik is, met andere woorden, bevorderlijk voor een proces van 'integrativiteit', dat kan worden beschouwd als 'de meest normale levensstijl in de stad' (Hannerz 1980: 259). In bepaalde culturen is een afspraak die je met iemand gemaakt hebt een strikt particuliere, bijna intieme aangelegenheid, terwijl het in India dikwijls moeilijk te bepalen is of zo'n ontmoeting (semi-)privé of (semi-)openbaar is. Alle hoogleraren en medewerkers van de Universiteit van Bombay met wie ik ooit had afgesproken bijvoorbeeld, waren verwickeld in gesprekken met collega's of studenten op het moment dat ik (op de overeengekomen tijdstippen) hun kamers binnenkwam. Hoewel ze soms over nogal persoonlijke aangelegenheden leken te praten in verband met academische politiek, financiële zaken of de vraag

waarom mensen geslaagd of gezakt waren voor tentamens, vormde dit nooit een beletsel om binnen te komen, te gaan zitten en getuige of zelfs partij te zijn bij wat zich afspeelde. Kantoren lijken nooit te zijn gesloten en mensen lijken op ieder tijdstip binnen te kunnen komen om zich in de situatie te mengen zonder deze ook maar in het minst te verstoren. Een gesprek dat onderbroken werd, kan na een paar minuten weer moeiteloos worden voortgezet. Een gevoel dat zich snel na aankomst in Bombay manifesteert, is dat je voortdurend voor verrassingen komt te staan. Zelden doen gebeurtenissen zich voor zoals je van te voren op grond van afspraken had verwacht. Toen ik hierover in gesprek was met de heer S.S., een hooggeplaatste manager van een vooraanstaande investeringsbank in Bombay, maakte hij een onderscheid tussen 'gestructureerde tijd' en 'ongestructureerde tijd'. 'Naarmate we naar ons werk moeten afreizen of mensen bezoeken of andere taken dienen te verrichten is onze tijd gestructureerd, afgezonderd van de algemene tijd', merkte hij op. 'Maar binnen dit speciale kader, bijvoorbeeld de periode van half tien 's ochtends tot zes uur 's middags die we op kantoor doorbrengen, is onze tijd ongestructureerd.' De heer S.S. vond dat dit kwam doordat in India de tijd in het algemeen gesproken niet aan individuen toebehoort maar aan 'anderen', uitzonderingsgevallen daargelaten. Het is bijna ondenkbaar dat werknemers 'te laat' op hun werk verschijnen net als het vrijwel onbestaanbaar zou zijn, dat zij naar huis zouden gaan als het bedrijf nog in volle gang is. Met het oog hierop is het bijzonder moeilijk om bepaalde ontmoetingen te arrangeren. Je kunt nog zo graag op bezoek gaan bij je broer of een afspraak maken met de tandarts, als je werkgever je nodig heeft, kun je zulke zaken vergeten. Hoe machtig en invloedrijk de heer S.S. ook mag zijn als bankier, toch gaat een aanzienlijk deel van de afspraken die hij heeft gemaakt niet door, omdat mensen zonder bericht niet komen opdagen. Hij was niet de enige die dit onder mijn aandacht bracht. De heer D.P. bijvoorbeeld, die al jaren bezig is aan een groot uitgeversproject, maakte melding van onoverkomelijke problemen bij het naleven van afspraken over inleverdata en dergelijke. Schrijvers die bijdragen aan bundels hebben toegezegd, zijn vol goede wil om aan hun verplichtingen te voldoen, maar komen er desondanks niet aan toe vanwege talrijke andere verplichtingen. De belangrijkste bezigheid van de heer D.P., de productie van een encyclopedie over Indiase klassieke muziek en dans, heeft al vele jaren voorbereiding gevergd. Ofschoon de voltooiing van het project herhaaldelijk officieel is aangekondigd, is het eind nog lang niet in zicht.

Wat is het effect van dit polychronische patroon op het verschijnsel van de punctualiteit in de moderne zin van het woord, in casu voor de tijdrekening en de ordening van het bestaan op basis van de klok? Op een keer was ik met een collega op stap en kwamen we te laat voor een afspraak die we hadden gemaakt met de heer U.H.A., een gepensioneerd zakenman in Surat, een stad in de deelstaat Gujarat. Hij had ons beloofd wat minder bekende onderdelen te laten horen van een bepaald soort Indiase klassieke muziek, zijn grote passie in het leven. Tot mijn stomme ver-

bazing ontving hij ons met een strenge preek over het belang van de tijd. Je dient volgens hem altijd op tijd te komen als je een afspraak hebt gemaakt. 'Dit is het geheim van mijn succes geweest', zei hij. Als zakenman had hij geleerd om de gewoonten van zowel medewerkers als concurrenten te beoordelen op grond van hun capaciteit om op de klok te werken. Je zou er niet al te dogmatisch over dienen te zijn en hier en daar wel wat door de vingers moeten zien, merkte hij op, maar in het algemeen bleek zijn manier van beoordeling waterdicht te zijn. 'Je kunt mensen die niet in staat zijn om hun leven behoorlijk te organiseren, onmogelijk vertrouwen', concludeerde hij. Het was de enige keer dat ik in India ooit iemand zo'n gewicht heb horen hechten aan het belang van punctualiteit. Ik moet overigens bekennen dat ik met uitzondering van deze gebeurtenis in Surat nooit te laat voor een afspraak ben geweest, maar ik heb een ruime ervaring met gesprekspartners die te laat kwamen of in het geheel niet verschenen. Mijn allereerste afspraak met een bepaalde journalist was op een maandag om vijf uur in de namiddag, voor hem een ideale tijd. Hij liet me ruim anderhalf uur wachten en voelde klaarblijkelijk geen enkele aanvechting om zich daarvoor te verontschuldigen. Bij een andere gelegenheid werd ik geacht 's middags om drie uur een bezoek te brengen aan een persoon die vroeger een machtige politieke positie had bekleed bij de gemeente Bombay. Over het tijdstip waren we het nadrukkelijk eens geworden, maar ik werd niet opengegaan, hoe ik ook belde of op de deur klopte. Een andere journalist vroeg me hem te ontmoeten op de redactie van zijn krant, maar bij nader inzien bleek de dag die we hadden afgesproken een feestdag te zijn. De krant was gesloten. Sommige van deze incidenten vonden plaats met goede vrienden, andere met mensen die ik nooit eerder had ontmoet, maar geen van hen leek zich iets aan te trekken van het feit dat ik bij de genoemde gelegenheden veel tijd had verloren. Doordat al mijn afspraken op zo'n twee uur afstand zouden hebben moeten plaatsvinden van de plek waar ik woonde, was ik aan heen en weer reizen alleen al minstens een halve dag kwijt. Zulke gebeurtenissen overtuigden me ervan dat de tijd van de klok maar een beperkte betekenis heeft in Bombay, terwijl dit voor mijzelf nu juist een centraal principe is waarop mijn bestaan is geordend. Bij mijn pogingen om afspraken te maken met mensen was het gewoonlijk op mijn eigen initiatief dat de tijd werd gespecificeerd, meestal gaven mensen slechts in vage aanduidingen de periode aan die geschikt zou kunnen zijn voor een ontmoeting. Soms leken personen er echt van op te kijken als ze zich realiseerden dat ik precies op de afgesproken tijd voor hun neus stond. Die verbazing ontstond doorgaans zodra het besef doorbrak dat ik met het openbaar vervoer had gereisd. Bij velen in Bombay bestaat de vaste overtuiging dat het per definitie ondenkbaar is om ergens op tijd aan te komen als je met de trein of bus vervoerd wordt. Ik kwam regelmatig in de problemen met de verhuurster van mijn appartement. Ze woonde zelf in een andere buurt, op grote afstand van de voorstad waar ik verbleef. Vaak vroeg ze me langs te komen op een bepaald tijdstip en talrijke keren arriveerde ik keurig op tijd om vervolgens te moeten constateren, dat ze niet

thuis was en dat geen van haar huisgenoten bij benadering wist waar ze uithing en wanneer ze terug zou keren. Na een tijdje te hebben gewacht en thee te hebben gedronken, vervolgde ik mijn weg, om later getraakteerd te worden op strenge preken over mijn ongelooflijk westerse ongeduld. Tegensputteren door te wijzen op andere dingen die ik had moeten doen en andere afspraken die ik had moeten honoreren, werd niet serieus genomen en kon dus niet gelden als aanvaardbaar excuus.

In Bombay bestaat ook 'gestructureerde tijd'. Tijdens mijn verblijven in de stad ben ik altijd een gretig bezoeker geweest van de National Centre of the Performing Arts (NCPA), een theatercomplex in het zuiden van de stad waar uitvoeringen van klassieke dans en klassieke muziek plaatsvinden. Mensen met wie ik daarover praat, ook sommige uitvoerenden die ik goed ken, wijzen me erop dat aan de aanvangstijden strikt de hand wordt gehouden. In grote lijnen klopt dat wel, maar sommige voorstellingen beginnen desondanks veel te laat. Maar zelfs als de voorstelling op tijd begint, betekent dit niet dat het publiek zich daaraan houdt. Bezoekers lijken op volstrekt willekeurige momenten de zaal te betreden of te verlaten. Nadat ik van mijn eerste verbazing daarover bekomen was, keek ik er niet meer van op als ik mensen een uur of langer na de aanvang van de voorstelling nog zag binnenkomen. Grote overheids- of semi-overheidsbedrijven, sommige kantoren en instellingen zoals scholen en universiteiten hebben min of meer vaste openings- en sluitingstijden, net als bepaalde fabrieken, theaters, bioscopen, musea, winkels en warenhuizen – maar deze sector is nogal beperkt van omvang en vormt een gestructureerd eiland in een gigantische, ongestructureerde oceaan. Op dat eiland is een ander soort tijdregime overheersend, niet polychronisch maar monochronisch van aard.

4 Voor alles een tijd

Hoe vindt de confrontatie plaats tussen twee verschillende tijdregimes? Theoretisch maakt het veel uit of je volgens het ene patroon of het andere handelt. Een monochronische tijdsbesteding betekent dat mensen zich per tijdseenheid slechts op een enkele activiteit concentreren. Het leven draait om de klok. Zo'n honderd jaar geleden drukte Simmel deze situatie uit door erop te wijzen dat ons (stedelijke) bestaan in een volstreekte chaos zou veranderen als de klokken niet langer op tijd liepen, al was het maar met een kleine afwijking. Alle elementen van het moderne stedelijke bestaan, aldus Simmel, hangen met elkaar samen en zijn door strikte tijdregelingen van elkaar afhankelijk. Als er een gebied zou uitvallen, kwam het hele bouwsel naar beneden (Simmel 1957 [1903]). De betrekkelijke onbepaaldheid van de tijdsbesteding in Bombay contrasteert scherp met de rigide punctualiteit die in sommige sectoren van het officiële openbare leven in bijvoorbeeld Duitsland bestaat. In Bombay heeft het doorgaans geen ingrijpende gevolgen als je te laat bent voor een afspraak, maar in sommige kringen te Amsterdam of New York City zou dit bijna als een doodzonde worden beschouwd. In een monochronisch systeem is de tijdsbesteding

inelastisch. Iemand die niet verschijnt op een afgesproken tijdstip, veroorzaakt tijdverlies en dat kan gelijk staan aan verlies van geld. In Bombay zijn veel ontmoetingen diffuus en ze zouden naar willekeur uitgebreid of ingekort kunnen worden, terwijl ontmoetingen volgens monochronisch patroon geacht worden strikt specifiek te zijn. De ideale monochronische ontmoeting wordt symbolisch, maar vaak ook in werkelijkheid, afgeschermd door een bordje met 'niet storen'. Tijd en ruimte zijn hoogst persoonlijke aangelegenheden. Polychronische tijdsbesteding mag tot integrativiteit leiden, een monochronisch regime moedigt juist segregativiteit aan, dat volgens Hannerz (1980: 258) het proces is waarmee de segmenten van een stedelijk netwerk gescheiden worden gehouden. Verschillende mensen in Bombay hebben me verteld dat zij in hun bestaan in toenemende mate worden geconfronteerd met twee verschillende tijdregimes – vooral mensen die veel internationale contacten hebben, zoals hooggeplaatste managers, hoogleraren of bankiers. De heer S.S. bijvoorbeeld, zei dat je meer behoefte hebt aan 'eigen tijd' naarmate je hoger op de maatschappelijke ladder klimt. Hij legde me uit dat dit mede het gevolg is van een veranderende organisatie in het Indiase bedrijfsleven, een proces dat vooral na de zogenaamde *liberalisering* van de Indiase economie snel om zich heen gegrepen heeft. Leidinggevendenden kunnen niet meer vertrouwen op traditionele manieren van doen, waarbij verantwoordelijkheden worden gespreid over een hele gemeenschap van medewerkers en ondergeschikten. Ze worden in toenemende mate opgezadeld met individuele verantwoordelijkheden. 'Je moet je eigen specifieke taken meer afgrenzen', zei hij, 'dus heb je behoefte aan eigen ruimte en eigen tijd.' Hierbij maak ik twee aantekeningen. Ten eerste wijst de heer S.S. op een verschijnsel dat van fundamenteel belang is bij beschouwingen over tijd. Net als op andere gebieden zijn – zeker in India – macht en status vaak doorslaggevend bij het gebruik van tijd. Hoe hoger iemands positie, hoe gemakkelijker het is om naar believen met de tijd om te gaan, vooral ook de tijd van ondergeschikten. Lager geplaatsten zijn voor hun tijdsbesteding aan de grillen van anderen overgeleverd. Dit verschijnsel is fraai beschreven en geanalyseerd voor Japan (Allison 1994); ook daar komt scherp naar voren dat de vrijheid van de een de gebondenheid van de ander veronderstelt. Ten tweede moeten we ons realiseren dat de aanpassingen aan het buitenland plaatsvinden in een periode dat overal van flexibilisering sprake is, zodat dit althans in India niet tot zware *culture shocks* zal leiden.

Monochronische tijdsbesteding betekent dat mensen hun bestaan hebben opgedeeld in verschillende sectoren of dimensies. Er is een tijd voor werk, voor slaap, voor spel, voor ontspanning en voor sociale ontmoetingen. Zulke dimensies kunnen strikt van elkaar worden afgegrensd en deze onderscheiding berust op een uitgebreide waardeschaal. Voor velen is het werk de meest centrale activiteit van hun leven waar alle andere soorten van activiteiten aan ondergeschikt zijn. Anderen menen dat hun baan niet meer is dan een onaangename bijkomstigheid, die hen in staat moet stellen om een diepgaand, betekenisvol bestaan te leiden dat gericht is op

individuele ontplooiing of het onderhouden van bepaalde relaties. In een monochronisch regime moet je proberen de tijd die je ter beschikking hebt ten volle uit te buiten, dat wil zeggen: je zou ten koste van alles moeten zien te voorkomen dat je tijd verliest. Wetenschapsbeoefenaren hebben de laatste jaren op overtuigende manieren laten zien, dat de onderworpenheid aan een bepaald tijdregime niet een kwestie van individuele keuze is, maar dat opvattingen over tijd en de besteding van tijd hecht verankerd liggen in de cultuur. Levine, die de twee onderscheiden tijdregimes aanduidt als respectievelijk *clock time* en *event time*, is een voorbeeld. Hij merkt op: 'Hoe we onze tijd vaststellen en meten is in feite bijna als een godsdienstige kwestie op te vatten. En mensen veranderen niet zomaar van godsdienst' (Levine 1997: 80).

Moderne middelen voor communicatie en transport zijn uitdrukkelijk ontworpen tegen de achtergrond van de overtuiging dat tijd kostbaar is en efficiënt besteed moet worden. Hun bestaansrecht schuilt erin dat ze doelmatig zijn en dat ze jouzelf of je berichten met grote snelheid van A naar B kunnen sturen. Hoe verhouden zich deze monochronische elementen tot een stad als Bombay, waar zelfs extreem kosmopolitisch georiënteerde inwoners sterk geworteld zijn in een polychronisch regime? Ik kan deze kwestie alleen maar benaderen vanuit een beperkt gezichtspunt. Ik heb enige kennis van slechts een enkel middel van transport, in casu de plaatselijke spoorlijnen. Hoewel spoorwegondernemingen over de hele wereld volstrekt gedomineerd worden door noties van tijd en doelmatigheid en georganiseerd zijn op basis van dienstregelingen en tijdschema's, laat ik zien dat er in Bombay betrekkelijk veel overeenkomst bestaat tussen de manier waarop de lokale trein functioneert en het polychronische stelsel van tijdsbesteding. Ten eerste is het van belang dat we ons realiseren dat polychronische stelsels per definitie flexibel zijn en ten tweede kunnen we vaststellen dat een enkel monochronisch instituut – hoe invloedrijk dat verder ook mag zijn – niet zo gemakkelijk in staat is de hele omgeving volgens de eigen principes te transformeren.

5 Lokale treinen

Geleerden hebben nooit veel serieuze aandacht besteed aan de manieren waarop mensen omgaan met uitzonderlijke bevolkingsdruk. Tijdens de jaren zestig en zeventig verwierven sommige denkers zich enige populariteit op basis van hun doemscenario's, waarin het eind van de mensheid werd aangekondigd als gevolg van de aanhoudende bevolkingsgroei in grote steden. Milgram bijvoorbeeld, bracht in zijn pogingen om de geest van de stadsbewoners te verduidelijken naar voren, dat mensen genooddaakt zijn zich hermetisch af te sluiten van de duizelingwekkende hoeveelheid impulsen waaraan ze in steden onderhevig zijn. Als ze dat achterwege zouden laten, liepen ze, net als oververhitte machines, het risico om 'op tilt' te slaan (Milgram 1970). Het voornaamste probleem met zulke bena-

deringen is de uitzonderlijke vaagheid van wat wordt beweerd. De meest elementaire vragen kunnen niet worden beantwoord. Tot op welke hoogte moeten mensen zich van hun omgeving afsluiten? Welke hoeveelheden impulsen kunnen nog worden verwerkt, welke hoeveelheid is te veel? Op welke tijdstippen zullen mensen instorten? Wat gebeurt er dan?

Als een voormalig dagelijkse passagier van de lokale trein in Bombay realiseer ik me ten volle hoe buitengewoon de condities zijn onder welke mensen zich met dit systeem moeten verplaatsen. Ik ben veelvuldig getuige geweest van incidenten waar pure gekte de boventoon leek te voeren, misschien te interpreteren als voorbeelden van de hapering van 'menselijke machines'. Over het geheel genomen ben ik desondanks sterker onder de indruk gekomen van de discipline en betrekkelijke tolerantie die mensen onder zulke omstandigheden weten op te brengen. Maar in deze bijdrage ben ik niet primair geïnteresseerd in wat zich in de treinen afspeelt als zodanig, het gedrag van de passagiers of de (ongeschreven) regels die het reizen vergemakkelijken. Ik zal proberen te laten zien dat de aard van de plaatselijke trein en de manier waarop de spoorweg functioneert als een efficiënt middel van transport nauw samenhangt met de sociale en economische structuur van de stedelijke samenleving met alle consequenties voor het tijdregime vandien. Het is mijn overtuiging dat de spoorlijn niet moet worden gezien als een vreemd element in het dagelijkse bestaan van Bombay, afkomstig van een buitenissige cultuur en bezig de wortels van de traditionele gewoonten en inheemse denkbeelden over tijd en tijdsbesteding aan te tasten en uit te roeien. Dit zou je verwachten als je uitging van de veronderstelling dat de westerse tijdsbeleving alle alternatieve opvattingen over tijd radicaal zou verdringen. Het tegendeel lijkt waar in Bombay, de lokale trein lijkt juist volledig opgenomen te zijn in de plaatselijke cultuur. Hij is een favoriet object voor mythen, verhalen en grappen en vormt soms een angstaanjagende aanwezigheid door zijn kwetsbare technologie, die net zo gemakkelijk in het ongerede raakt als de andere hopeloos ontoereikende faciliteiten die geacht worden de miljoenenstad gaande te houden. De laatste jaren worden de treinreizigers op sommige trajecten opgeschrikt door een schijnbaar gecoördineerde actie van bepaalde krotbewoners om langskomende treinen, die hier en daar slechts op enkele centimeters afstand van hun hutten voorbij denderen, met scherpe stenen te bekogelen. Tal van reizigers in de deuropeningen of achter de onbeschermden ramen zijn hier het slachtoffer van geworden, sommigen met ernstige verwondingen en blijvend letsel.

Iedere dag vinden er meer dan 2000 diensten plaats op de vier lokale trajecten van Bombay. De dienstregeling zou alleen nog maar enige uitbreiding gedogen in de tijd tussen 2 en 4 uur 's nachts, maar zelfs in Bombay proberen veel mensen dan te slapen. Op sommige trajecten rijden de treinen om de drie minuten, hetgeen met het oog op de veiligheid riskant is. In het algemeen bestaat er een onderscheid tussen 'sneltreinen' en 'boemels', maar het verschil is vaak puur academisch, zoals ook blijkt uit de spottende grap die iedereen in Bombay je kan vertellen: 'Langzame

treinen stoppen bij ieder station, snelle treinen stoppen tussen alle stations.' Passagiers staan voor een zware uitdaging als ze de trein binnenkomen of er juist uit willen stappen, want normaal gesproken houden de treinen maar een paar tellen stil langs de perrons. Ieder treinstel bestaat tegenwoordig uit twaalf wagons, hetgeen de maximale lengte is die in Bombay gepermitteerd kan worden. Vrijwel ieder station zou ingrijpend verbouwd moeten worden als de treinen nog langer zouden zijn. Zoals gezegd, bedienen sommige wagons speciale reizigerscategorieën, vaak slechts bepaalde gedeelten van de dag, zoals bij vrouwen, of permanent, bij eerste-klas en tweedeklas passagiers. Sommige delen van wagons zijn gereserveerd voor gehandicapten of ouderen. Bovendien rijden er iedere dag bijzondere treinen, zoals de exclusieve vrouwentrein – de Ladies' Special – die 's ochtends zuidwaarts rijdt en 's avonds noordwaarts. De rails zijn overigens niet exclusief bestemd voor de lokale treinen, maar worden gebruikt door al het treinverkeer dat Bombay aandoet. Tussen de lokale treinen door rijden goederentreinen en passagierstreinen van en naar bestemmingen over het hele subcontinent. Sommige stoppen bij verschillende lokale stations in de stad, zoals Dadar, Bandra, Kurla of Borivli. De lokale treinen worden niet geadmistreerd door een speciaal beheerssysteem, maar zijn deel van de alomvattende Indian Railways en haar onderafdelingen. Voor zuid naar noord worden de diensten onderhouden door Western Railway, terwijl de andere lijnen worden beheerd door Central Railway.

Na veel geharrewar is ooit officieel vastgesteld dat iedere lokale trein met twaalf wagons een maximum aantal passagiers van omstreeks 2000 kan vervoeren. Dit aantal wordt geacht het ultieme maximum te zijn van de capaciteit, maar tijdens de (lange) spitsuren is het niet ongebruikelijk dat zich vijfduizend mensen in de treinstellen hebben gepropt. De wagons zijn letterlijk overwoekerd met mensen, die zich soms schijnbaar met vingernagels moeten vasthouden aan richels en uitsteeksels. Als een trein op snelheid komt, vallen sommige passagiers eraf of slaan met hun hoofd te pletter tegen seinpalen of andere objecten die dicht naast de rails staan opgesteld. Gemiddeld vier levens per dag raken op deze manier verloren. De andere helft van het dagelijkse aantal van acht dodelijke slachtoffers wordt opgebracht door mensen die op de rails hun behoefte doen of die oversteken. Vele kilometers rails zijn bijna dichtgegroeid met sloppenwijken en de afstand tussen de voorbijrijdende trein en het dagelijkse leven in zulke buurten is flinterdun. Ieder moment van onoplettendheid kan onder deze omstandigheden fataal zijn.

6 Mythen en waarheden

Exacte cijfers kunnen veelzeggend zijn, maar ze vertellen niet alles. Sinds de eerste lokale trein van 1853 heeft zich een folklore van de spoorwegen ontwikkeld in Bombay. De trein figureert centraal in grappen, anekdotes, verhalen en mythen en speelt een rol in romans en gedichten. En de trein is een onuitputtelijke bron van

nieuws voor lokale, nationale en internationale media. De overbevolkte wagons vormen een krachtig en veelzeggend symbool, waarin veel van de problemen die kenmerkend geacht kunnen worden voor India als geheel tot uiting komen: de onbeschrijflijke armoede, de overbevolking, de diep gewortelde corruptie en criminaliteit en de schrijnende incompetentie en brutale arrogantie van politici en bureaucraten, maar ook de voortdurende noodzaak om in te schikken, te delen, te sappen en te improviseren. De ongehoorde drukte op de spoorlijnen in Bombay wordt uitgedrukt in het grapje van de man die de stationschef vraagt naar het aantal interlokale treinen dat passeert. De spoorwegbeambte begint een lange lijst op te sommen: Karnavati Express, Sayaji Nagari Express, Saurashtra Express, August Kranti Rajdhani Express... maar waarom is de man eigenlijk zo geïnteresseerd, vraagt de aangesprokene. 'Waar moet u heen?', vraagt hij de man. 'O, daarom vraag ik het niet', zegt de man, 'ik wil alleen weten wanneer ik veilig de rails over kan steken.' De uitpuilende wagons vormen een geliefd onderwerp voor conferenciers en cabaretiers – vast onderdeel bij de populaire en typisch Maharashtraanse *lavni*-voorstellingen – en rubriekschrijvers. Maar zelfs serieuze auteurs aarzelen niet te overdrijven. Seabrook maakt in zijn recente studie van verschillende Aziatische steden de lezers attent op de mogelijkheid die volgens hem bestaat, om in de lokale trein van Bombay seks te bedrijven zonder dat iemand van de andere passagiers dit merkt (Seabrook 1996: 44). Een standaard onderdeel in het repertoire van treinverhalen vormt de door velen gevreesde Virar Express, de sneltrein die uit het uiterste noorden komt en die bevolkt is met de inwoners van deze verafgelegen voorstad. Zij hebben al zo lang op de trein gezeten dat ze geen enkele tolerantie meer voor hun medereizigers kunnen opbrengen. Ze zouden de ingang blokkeren, zodat er geen kip meer in of uit kan, ze gedragen zich in het algemeen agressief en ze zouden zelfs geneigd zijn om argeloze passagiers uit de rijdende trein te smijten. Ik heb dikwijls mensen horen vertellen, dat ze uit angst voor zulke gruweldaden de trein uit Virar laten passeren en veel vrienden en kennissen hebben me op het hart gebonden dit ook te doen. Het zou bijzonder slecht voor mijn gezondheid zijn mij in zo'n trein te begeven, in welke richting dan ook. Ik heb het altijd interessant gevonden dat zij zich klaarblijkelijk nooit realiseerden, dat ik tijdens mijn maandenlange verblijf in het jaar 1997 voor mijn lokale vervoer volkomen was aangewezen op de treinen van en naar Virar – er is eenvoudig geen andere mogelijkheid om per trein te reizen vanuit de voorstad waar ik woonde. De aanwezigheid van Europese passagiers op lokale treinen buiten het gebied van de Fort area is dermate exotisch, dat het waarschijnlijk onmogelijk was om zich mij voor te stellen op welk traject dan ook. 'Mensen zoals jij hebben auto's met chauffeurs', zei een vriend tegen me, 'ze laten zichzelf niet dooddrukken door een wilde horde Indiërs.'

Het gebruikmaken van de lokale trein wordt vaak vergeleken met een wedstrijd vrij worstelen, waarin je als passagier tegenover een onafzienbare massa tegenstanders staat. Dit lijkt me een redelijk getrouwe karakterisering. Speciaal tijdens de

drukke uren moet je een bitter gevecht leveren voor ieder streepje ruimte dat je kunt vinden. Zowel het betreden van de trein als het verlaten van de trein impliceert het voeren van veldslagen en als je er eenmaal in geslaagd bent een plaatsje te bemachtigen, kun je niet veel anders doen dan lijdzaam ervaren hoe je in een ongemakkelijke houding wordt geperst zonder dat je bij machte bent daar veel verbetering in aan te brengen. Maar als je een paar keer hebt rondgelopen op het zuidelijke kopstation van Churchgate – het begin- en eindpunt van de noord-zuidlijn – of het al even imponerende Victoria Terminal, waar de andere stadslijnen tezamen komen, ontwikkel je misschien een wat afstandelijker houding. Iedere paar minuten arriveren er treinstellen uit het noorden en noordoosten en in hetzelfde tempo vertrekken ze weer. De gigantische perrons zijn maar net in staat de onophoudelijke stromen van reizigers te verwerken. Van 's ochtends vroeg tot aan de eerste helft van de middag is het aantal aankomende reizigers ontelbare keren zo groot als het aantal vertrekkers, maar omstreeks drie uur 's middags wordt de richting omgedraaid en krijgen de vertrekkers weer de overhand. Tot diep in de avond, zeker tot na tien uur, vertrekken de overvolle treinen naar het noorden en noordoosten. Alleen tegen de stroom in of 's avonds laat is het af en toe eens mogelijk om zonder moeite een zitplaatsje te vinden. Wie het zich kan permitteren, stelt zijn werktijden daarop af.

Het aantal passagiers uit de voorsteden heeft een onstuimige groei doorgemaakt. Toen India in augustus 1947 onafhankelijk werd, telde Bombay ongeveer vier miljoen inwoners en de meesten waren geconcentreerd in de Fort area of onmiddellijke omgeving. Dit zuidelijke deel van de stad telt nog steeds ongeveer zo'n aantal inwoners, maar de omstreeks tien miljoen die er sindsdien zijn bijgekomen, wonen in de voorsteden. De ontwikkeling van Bombay is ruimtelijk altijd ongelijk geweest en is dat nog steeds. In de periode tussen het eind van de jaren tachtig en het midden van de jaren negentig is het aantal passagiers op de zuidelijke trajecten jaarlijks met tienduizenden gegroeid, maar op de noordelijke trajecten heeft de groei vele honderdduizenden bedragen. Als resultaat zijn de piekuren almaar langer geworden. Onlangs werd een van de hoogste managers van Central Railway geïnterviewd in *The Pioneer*. Hem werd gevraagd wat hij dacht over de toestand van de lokale treinen in het komende nieuwe millennium. Na opsomming van een lange lijst problemen die hij voorzag, verzuchtte hij: 'De vooruitzichten zijn beangstigend. Ik haat het om me te realiseren dat ik nog geruime tijd spoorwegmanager zal zijn.'

De ontwikkeling van de spoorwegen in Bombay kunnen misschien beschouwd worden als een proces van involutie (Geertz 1966). Met alle denkbare maatregelen heeft men geprobeerd de treinen rijdend te houden, maar het spoorwegstelsel als zodanig is al honderdvijftig jaar hetzelfde gebleven. Suggesties om de lokale trein ondergronds of juist op verhoogde rails aan te leggen, zijn altijd terzijde geschoven. Uitbreiding is gerealiseerd door intensificatie, het toevoegen van rails en het verlengen van de treinstellen. De autoriteiten hebben nooit serieuze pogingen gedaan structurele oplossingen te vinden voor de bevolkingsdruk. Als je de spoorweg-

archieven bestudeert, wordt duidelijk dat dit verschijnsel – de onevenwichtige verhouding tussen de hoeveelheid mensen en de beschikbare middelen om ze te vervoeren – al zo'n honderd jaar een centraal probleem vormt. Verbeteringen kwamen altijd te laat om nog effectief te kunnen zijn. Als gevolg van het voortdurende streven naar uitbreiding van de capaciteit zijn veiligheidsmaatregelen achterwege gebleven en is er van deugdelijk onderhoud al nauwelijks meer sprake. De gevolgen van dit beleid zijn betrekkelijk desastreus, omdat door de verwaarlozing, het gebrek aan veiligheid en het opschorten van onderhoud, vertragingen en ontsporingen integrale, of misschien wel structurele, onderdelen van het treinverkeer geworden zijn. Een van de drukste trajecten van de lokale trein – de noordelijke route tussen Borivli en Virar – heeft niet meer dan twee sporen. Tussen Churchgate en Virar, om nog een ander voorbeeld te noemen, bestaan ongeveer twintig gelijkvloerse spoorwegovergangen, die tot talrijke ongelukken – en daardoor verdere vertragingen – leiden. Gezien het intensieve gebruik dat van de spoorwegen wordt gemaakt, heeft iedere gebeurtenis op de rails onmiddellijke repercussies voor het gehele treinverkeer. Doordat steeds meer grond langs de spoorweg wordt gekraakt om er sloppenwijken op neer te zetten, moet de snelheid van de treinen worden aangepast; treinbestuurders durven op grote stukken van hun traject soms niet harder dan 20 of 30 kilometer per uur te rijden, want als er een ongeluk gebeurt, vormen zij het eerste doelwit van een woedende menigte. Veiligheidsstelsels zijn hopeloos verouderd en functioneren slecht, het opleidingsniveau van het treinpersoneel is ver beneden enig aanvaardbaar peil en de werkorganisatie is chaotisch. Maar als een gevolg van het feit dat Bombay aldoor in rap tempo blijft groeien – iedereen kan je vertellen dat er, ondanks een zekere beperking van de immigratie, per dag duizend nieuwkomers arriveren met de bedoeling voorgoed in de stad te blijven – is er nooit genoeg tijd om de achterstanden in te halen. Hoe 'westers' van opzet het treinverkeer ook mag zijn, de spoorwegen hebben er ook na 150 jaar niet voor kunnen zorgen dat zich in Bombay een overwegend monochronisch tijdregime heeft gevestigd. Dat moet ons misschien te denken geven over allerlei veronderstellingen die sommige geleerden laten doorschemeren over de aard van het mondialiseringsproces.

7 Conclusie

Hoewel de lokale spoorweg van Bombay net als iedere andere spoorweg gebaseerd is op monochronische uitgangspunten, werken deze in de praktijk anders uit dan je misschien zou verwachten. De lokale trein mag dan 'op tijd' rijden, je weet vrijwel nooit welke tijd dat is. En zolang er op bepaalde routes iedere paar minuten treinen vertrekken, schijnen veel mensen dat geen ramp te vinden. Het belangrijkste probleem in Bombay is niet zozeer welke trein je kunt halen alswel dat je een trein haalt. Het heeft er alle schijn van dat de lokale trein een geïntegreerd onderdeel is geworden van een polychronische tijdsbesteding. Hoe je de lokale spoorwegen

ook mag beschouwen, het is duidelijk dat hun toekomst nauw verweven is met de toekomst van de hele stad. De aard en de kwaliteit van de lokale treinen hangen volledig af van Bombay's oververhitte, eenzijdige en gecentraliseerde (formele) economie. Zolang vrijwel alle gelegenheid om banen te vinden en geld te verdienen in het zuidelijke deel van de stad geconcentreerd is, zal er nooit tijd zijn om het systeem van lokaal vervoer fundamenteel te verbeteren. De lokale spoorweg is inderdaad de levenslijn van de stad, maar de stad en de spoorweg houden elkaar desondanks in een dodelijke wurggreep gevangen. Het inheemse patroon van polychronische tijdsbesteding heeft blijkbaar met gemak alle aanzetten tot monochronisering kunnen absorberen. Iedereen die de situatie een beetje kent, realiseert zich dat deze toestand van de spoorwegen niet veel langer kan blijven bestaan. Maar dit wordt al tientallen jaren naar voren gebracht door uiteenlopende waarnemers. De treinen rijden nog.

Geraadpleegde literatuur

- Adam, Barbara (1995) *Timewatch: The social analysis of time*. Cambridge: Polity Press.
- Allison, Anne (1994) *Nightwork: Sexuality, pleasure and corporate masculinity in a Tokyo hostess club*. Chicago: The University of Chicago Press.
- Brunt, Lodewijk (1996) *Stad*. Amsterdam/Meppel: Boom.
- Brunt, Lodewijk (1998) Sporen in Bombay. *Maatstaf* 46 (1) 15-26.
- Geertz, Clifford (1966) *Agricultural involution*. Berkeley and Los Angeles: University of California Press.
- Goudsblom, J. (1997) *Het regime van de tijd*. Amsterdam: Meulenhoff.
- Hall, Edward T. (1959) *The silent language*. Garden City, NY: Doubleday & Comp.
- Hall, Edward T. (1966) *The hidden dimension*. Garden City, NY: Doubleday & Comp.
- Hannerz, Ulf (1980) *Exploring the city*. New York: Columbia University Press.
- Levine, Robert (1997) *A geography of time*. New York: Basic Books.
- Milgram, Stanley (1970) The experience of living in cities: A psychological analysis. *Science* 167 (March, 13th) 1461-68.
- Naipaul, V.S. (1990) *India: A million mutinies now*. London: Heinemann.
- Seabrook, Jeremy (1996) *In the cities of the south*. London/New York: Verso.
- Simmel, Georg (1957 [1903]) The metropolis and mental life. In: Paul K. Hatt en Albert J. Reiss Jr. (red.) *Cities and society*. Glencoe, Ill: The Free Press, p. 635-646.
- Spier, Fred (1999) De menselijke tijd. *Facta* 7 (6) 8-10.
- Weber, Eugen (1976) *Peasants into Frenchmen*. Stanford: Stanford University Press.