

Ravi Ahuja

Arbeit und Kolonialherrschaft in Indien 1750–1947

Kurseinheit 2

Fakultät für
**Kultur- und
Sozialwissen-
schaften**

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere das Recht der Vervielfältigung und Verbreitung sowie der Übersetzung und des Nachdrucks, bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten. Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form (Druck, Fotokopie, Mikrofilm oder ein anderes Verfahren) ohne schriftliche Genehmigung der FernUniversität reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

Inhaltsverzeichnis

4. Eisenbahnen und Dampfschiffe: Arbeit im modernen indischen Transportwesen	5
4.1. Überblick: Transformation des Transportwesens und neue Arbeitsverhältnisse	5
4.2. Fallstudie: Eisenbahnbau für das <i>Empire</i>	13
4.3. Quellenstudium: „ <i>The Bridge-Builders</i> “ von Rudyard Kipling (1893)	23
5. Plantagenarbeit: Ein koloniales Produktionssystem für den Weltmarkt.....	27
5.1. Überblick: Indische „ <i>Kulis</i> “ in der Plantagenwirtschaft.....	27
5.2. Fallstudie: „ <i>indentured labour</i> “ auf den Teeplantagen Assams	43
5.3. Quellenstudium: Rekrutierung von Plantagenkulis (1906)	55
6. Arbeit in der Textilfabrik (I): die Baumwollindustrie.....	61
6.1. Vorbemerkung.....	61
6.2. Die Baumwollindustrie: Arbeit und Leben Bombayer Textilarbeiter	63
6.3. Quellenstudium.....	83
6.3.1. Forderungen im Bombayer „Generalstreik“ von 1928.....	83
6.3.2. „ <i>Girni Kamgar Phatka</i> “ (1929).....	85

Abbildungsverzeichnis

Abb. 9: Heizer auf einem Schiff der Royal Indian Navy, Kalkutta (ca. 1940).....	7
Abb. 10: Arbeiter aus dem Punjab beim Bau der Uganda-Bahn (1899)	15
Abb. 11: Indische Kontraktkulis in Kolonien im Indo-Pazifischen Ozean	32
Abb. 12: Indische Kontraktkulis in karibischen Kolonien	33
Abb. 13: Die wichtigsten Rekrutierungsdistrikte für indische Kontraktarbeiter...	36
Abb. 14: Plantagengebiete in Britisch-Indien (1931)	42
Abb. 15: Assam und Bengalen	49
Abb. 16: Teepflückerinnen in Assam beim Wiegen von Teeblättern	51
Abb. 17: Indien, Verteilung der Textilbetriebe (ca. 1930)	62
Abb. 18: „Eine Mietskaserne der Textilarbeiter von Bombay“ (1926/27).....	71

4. Eisenbahnen und Dampfschiffe: Arbeit im modernen indischen Transportwesen

4.1. Überblick: Transformation des Transportwesens und neue Arbeitsverhältnisse

Die Arbeitshistoriographie Indiens beschränkt sich immer noch stark auf die Untersuchung von Arbeitsverhältnissen in großen industriellen Produktionsbetrieben. Andere neue Beschäftigungssektoren sind hingegen nach wie vor nur wenig erforscht, was besonders auch auf das Transportwesen zutrifft. In diesem Bereich trat jedoch in der zweiten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts ein so grundlegender Wandel ein, dass ohne Einschränkung von einer „Transportrevolution“ gesprochen werden kann, die auch die Arbeitswelt veränderte.

Auf die schnelle Ausdehnung des Eisenbahnnetzes ist im letzten Kapitel schon hingewiesen worden – dies führte im Bereich des Bauwesens zu einem extremen Wachstum des Bedarfs sowohl an „einfacher“ manueller Arbeit (insbesondere für Erdarbeiten und Transport) als auch an spezialisierten Handwerkstätigkeiten. Ian Kerr schätzt, dass in der zweiten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts insgesamt zehn Millionen Menschen – Frauen, Männer und Kinder – am Bau der indischen Eisenbahnen beteiligt waren.¹ Während etwa bereits unter der Herrschaft der Großmogule im sechzehnten und siebzehnten Jahrhundert Zehntausende Arbeitskräfte beim Bau von eindrucksvollen Festungen und Palästen in den urbanen Zentren des Reiches beschäftigt wurden (das *Taj Mahal* ist eines der eindrucksvollsten Monumente dieser vorkolonialen Bautätigkeit), erlangten die Aktivitäten im Bausektor durch den Eisenbahnbau wesentlich größere Ausmaße. Sie erfassten auch abgelegene, dünn besiedelte Regionen, in denen nun plötzlich Großbaustellen entstanden, auf denen Tausende arbeiteten.

Die Eisenbahn als Beschäftigungssektor

Der Betrieb der Eisenbahnen schuf ebenfalls neue Beschäftigungschancen – es wurde bereits erwähnt, dass gegen Ende des neunzehnten Jahrhunderts bereits über eine Viertelmillion Menschen bei den indischen Eisenbahnen beschäftigt waren und am Vorabend der Unabhängigkeit fast viermal mehr. Wenngleich die Eisenbahntechnik beinahe vollständig aus Großbritannien eingeführt wurde, mussten doch zur Wartung und Reparatur von Lokomotiven und Waggons in Indien selbst große technische Betriebe eingerichtet werden. In solchen als „*railway workshops*“ bezeichneten Instandhaltungsbetrieben waren 1905 etwa 80.000 und 1938 insgesamt 110.000 vorwiegend männliche Arbeiter beschäftigt, darunter auch zahlreiche Inder. Diese „*workshops*“ waren oft ausgesprochene industrielle Großbetriebe, in denen Tausende Arbeitskräfte konzentriert waren.² Wie in ande-

¹ Kerr 1997b, S. 411.

² Hurd 1982, S. 750; Bhowmik 1998, S. 8.

ren Industrien des kolonialen Indiens findet sich bei den Eisenbahnen eine starke „kulturelle“ Segmentierung der Belegschaft – bestimmte Beschäftigungsbereiche oder Stufen der betrieblichen Hierarchie wurden also vorwiegend mit Arbeitskräften besetzt, die ein und derselben ethnischen, linguistischen oder religiösen Gruppe angehörten, während die Arbeitskräfte anderer Abteilungen oder Hierarchieebenen aus anderen Gemeinschaften rekrutiert wurden.³

Eine Besonderheit der Eisenbahnen war aber der hohe Anteil der europäischen und sogenannten „eurasischen“ Arbeitskräfte – letztere waren Inder teilweise europäischer Herkunft, etwa die Kinder britischer Soldaten und indischer Frauen. Qualifiziertere Tätigkeiten vom Lokführer über den Schaffner bis zum Aufseher im Ausbesserungswerk wurden bis weit ins zwanzigste Jahrhundert hinein überwiegend von Europäern oder „Eurasiern“ ausgeübt, die zudem weitaus besser bezahlt wurden als ihre z. T. gleichqualifizierten indischen Kollegen in den sogenannten „native grades“. In den „railway colonies“ waren sie außerdem in separaten und komfortableren Wohnbereichen untergebracht. Dennoch gab es durchaus Streiks europäischer und „eurasischer“ Eisenbahner und gelegentlich sogar britische Streikführer, die es zeitweise vermochten, die ethnische Segmentierung zu überwinden: John „*the Mahatma*“ Miller, ein ehemaliger Lokführer, der 1919-20 an der Spitze eines Streiks bei den North-Western Railways stand, ist hierfür ein schillerndes Beispiel. Insgesamt führten die Segmentierungspraktiken bei den indischen Eisenbahnen, die durchaus mit der Apartheid von weißen und schwarzen Bergleuten in den südafrikanischen Diamantminen vergleichbar sind, allerdings zu besonders ausgeprägten und nachhaltigen Spannungen innerhalb der Belegschaften.⁴

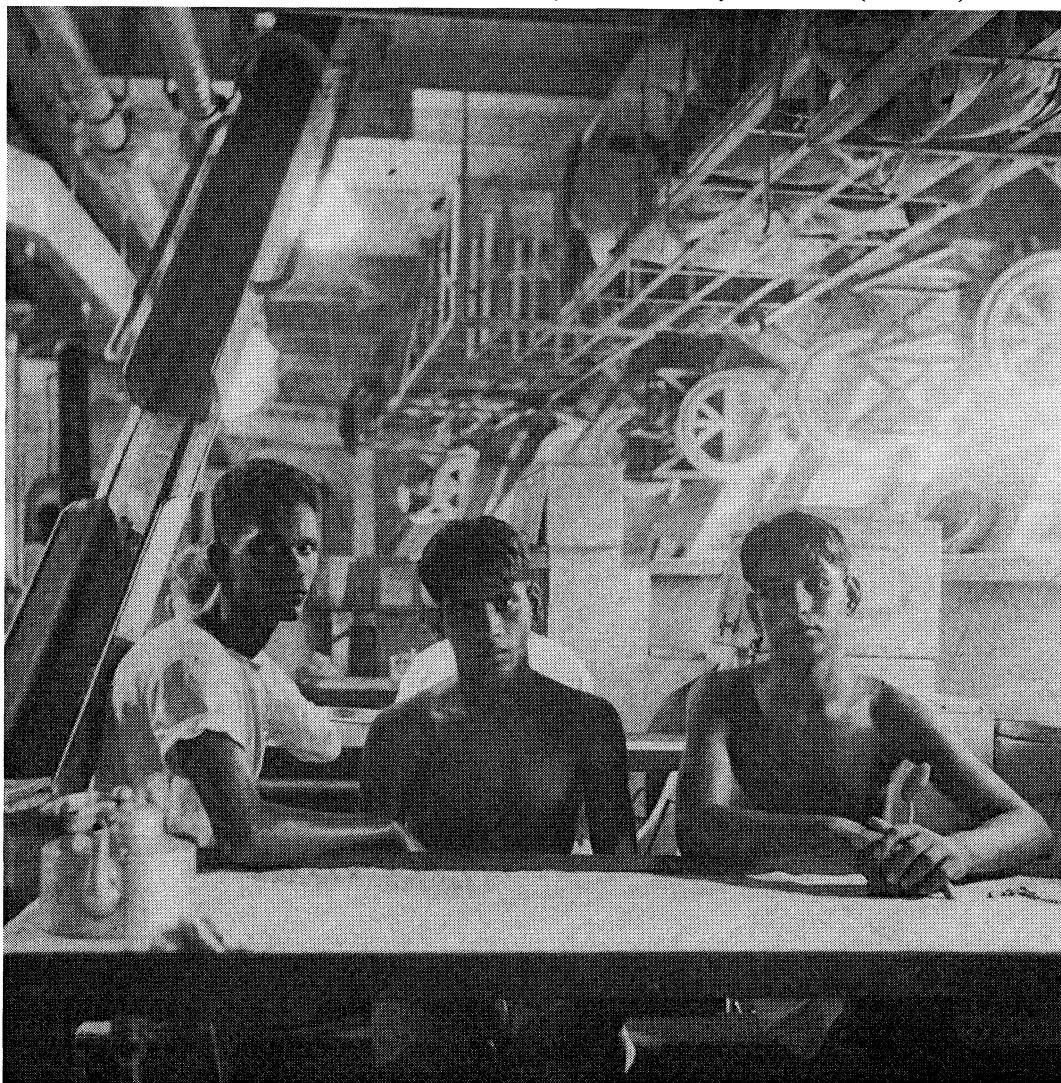
Die Schifffahrt als Beschäftigungssektor

Die zweite grundlegende Transformation des indischen Transportwesens während der zweiten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts ereignete sich in der Schifffahrt. Während Dampfschiffe bereits seit den 1830ern auf dem Ganges und anderen Strömen des Subkontinents eingesetzt worden waren, erlangten sie in der Hochseeschifffahrt erst in den 1860er Jahren größere Bedeutung. Die zunehmende Verdrängung der Segel durch die Dampfkessel, die Eröffnung des Suezkanals im Jahr 1869 und die zunehmende Weltmarktintegration resultierten in einem grundlegenden Wandel der indischen maritimen Arbeitswelt. Immer öfter liefen dampfgetriebene Hochseeschiffe den Indischen Ozean an, wo sie größere und neuartige Häfen und Werften benötigten. Die neuen Häfen, die in der gesamten Weltregion von Aden über Colombo bis nach Singapur angelegt wurden, waren weitere Großbaustellen mit enormem Arbeitskräftebedarf. Auf dem südasiatischen Subkontinent wurden besonders Bombay und Kalkutta, aber auch Madras und Karachi zu modernen Großhäfen ausgebaut.

³ Siehe hierzu im vorliegenden Studienbrief insbesondere Kapitel 6.

⁴ Chandavarkar 1998, S. 307-309.

Abb. 9: Heizer auf einem Schiff der *Royal Indian Navy*, Kalkutta (ca. 1940)



(aus: Beaton 1991, S. 124)

Dieser Transformationsprozess darf allerdings insofern nicht überschätzt werden, als der traditionelle Schiffsverkehr im Indischen Ozean durch die Neuerungen nicht einfach beseitigt wurde: Zehntausende *Dhows*, die traditionellen Segelschiffe der Region, kreuzten weiterhin zwischen der ostafrikanischen Swahili-Küste, der arabischen Halbinsel und der indischen Westküste. Die Zahl der Küstensegler, die zahlreiche kleine Häfen anliefen, um Handel zu treiben, wurde durch den Aufstieg des interkontinentalen Dampfschiffverkehrs und die damit verbundene Ausdehnung des Handelsvolumens wahrscheinlich sogar noch vergrößert. Auf diesen meist in indischem Besitz befindlichen kleineren Segelschiffen arbeiteten nach wie vor Angehörige spezialisierter Fischergemeinschaften (wie etwa die südindischen *Paravar*) oder, insbesondere wenn sie in Handelsbeziehungen zur Swahili-Küste standen, afrikanische Sklaven.⁵

⁵ Ewald 2000; McPherson 1998, S. 187-188, 236-237.

Auf Dampfschiffen waren nun aber die besonderen Fähigkeiten von Fischern und anderen Angehörigen maritimer Gemeinschaften weniger wichtig, und tatsächlich stammte nur ein Teil der dort beschäftigten Seeleute aus solchen Gemeinschaften. Kabinenservice, die Arbeit an Deck und die im Maschinenraum waren drei strikt getrennte Beschäftigungsbereiche mit eigenen Diensthierarchien. Bei in Bombay rekrutierten Dampfschiff-Crews wurde die Trennung zwischen diesen drei Beschäftigungsbereichen noch durch ethnische und sprachliche Segmentierung verstärkt, was die Solidarisierung der gesamten Mannschaft gegen Vorgesetzte oder Reeder erschwerte: Die Stewards und anderen Beschäftigten des Kabinenservice waren vorwiegend Christen aus Goa, die auch als „*Khalassis*“ bezeichneten einfachen Matrosen aus verschiedenen Regionen des westlichen Indiens, während im Maschinenraum entweder Jemeniten oder aber Pathanen und Punjabis aus dem Nordwesten des Subkontinents eingesetzt wurden. In Kalkutta angeheuerte Mannschaften waren hingegen relativ homogen und setzten sich vorwiegend aus ostbengalischen Muslimen zusammen. Die Größe dieses Beschäftigungssektors scheint schwer zu fassen zu sein – auch deshalb, weil Seeleute nach sechs- oder zwölfmonatiger Vertragsdauer oft für längere Zeit erwerbslos wurden oder anderweitig Beschäftigung fanden. Im Jahre 1914 waren rund 45.000 *Laskars*, wie die indischen Seeleute bezeichnet wurden, allein auf britischen Schiffen beschäftigt und machten 16 Prozent der Gesamtmannschaftsstärke aus. Während des Ersten Weltkrieges wurden viele zusätzliche *Laskars* von der britischen Handelsmarine angeheuert, um zum Militärdienst eingezogene britische Seeleute zu ersetzen. Nach Kriegsende entlassen, konnten viele von ihnen keine Arbeit finden, und allein in Kalkutta kamen 140.000 Seeleute auf 53.000 zu besetzende Stellen.⁶

Fast gar nicht erforscht ist die Arbeitswelt der indischen Häfen – allein in Bombay waren im Jahre 1941 rund 10.000 Menschen als Schauerleute, Lastenträger oder in anderen Tätigkeiten im Hafen beschäftigt.⁷

Transportwesen und
Arbeitsmarkt

Das moderne Transportwesen war allerdings nicht lediglich in quantitativer Hinsicht ein wichtiger Beschäftigungssektor. Es trug erheblich zu einer erhöhten Arbeitsmigration und zur Schaffung eines überregionalen Arbeitsmarktes bei, der dann auch für die Mobilisierung von Arbeitskräften für die Industrie genutzt werden konnte. Zudem stellte die Eisenbahnbaustelle (zusammen mit dem „*cantonment*“, der Militärbasis) eine der wichtigsten Orte dar, in denen Landarbeiter, verarmte Bauern und Handwerker auf jene neue Arbeitsdisziplin gedrillt wurden, die in der arbeitsteiligen modernen Fabrik erforderlich war. Außerdem konnten sich einige indische Arbeiter (hier tatsächlich fast nur männliche Arbeitskräfte) im modernen Transportwesen auch neue technische Fertigkeiten aneignen, für die mit der Entwicklung der indischen Industrie ein stärkerer Bedarf entstand. Die Vernie-

⁶ Broeze 1981; Balachandran 1999. Die Seeleute-Gewerkschaft berichtete 1931, dass allein in Bombay 70.000 Seeleute nach einer Anstellung suchten: Chandavarkar 1994, S. 118.

⁷ Cholia 1941, S. 5.

tung der stählernen Eisenbahnbrücken wurde etwa zunächst von britischen, zunehmend aber von indischen Facharbeitern durchgeführt, und in den „*railway workshops*“ waren Techniken moderner Metallverarbeitung erlernbar.⁸

Eines der Unternehmen, die von der Revolution des Transportwesens profitierten, war der erste indische Stahlkonzern, die bereits erwähnte *Tata Iron and Steel Company* (TISCO). Deren Stahlwerk wurde Anfang des zwanzigsten Jahrhunderts sozusagen „auf die grüne Wiese“ gestellt und daneben die nach dem Firmenchef benannte Stadt Jamshedpur aus dem Boden gestampft. In einer rückständigen, stark tribal geprägten Region gelegen, stellte die Mobilisierung geeigneter Arbeitskräfte dennoch kein wesentliches Problem dar: Zahlreiche ungelernete Arbeiter konnten aus dem Umland selbst gewonnen werden, von denen viele bereits auf Eisenbahnbaustellen Erfahrung mit fabrikähnlicher Arbeitsdisziplin gemacht hatten. Für Hochbauaufgaben bei der Errichtung des Stahlwerkes wurden Seeleute herbeigebracht, die über das technische Spezialwissen verfügten, das erforderlich war, um schwerste Objekte an ihren Platz zu hieven. Facharbeiter für den Betrieb des Stahlwerks wurden nicht nur aus den Textilfabriken der Tatas rekrutiert, sondern auch aus Instandhaltungswerken der Eisenbahngesellschaften abgeworben.⁹ Der Direktor der Bombayer Niederlassung von *General Motors* stellte Anfang der 1930er Jahre ebenfalls fest, dass qualifizierte Metallarbeiter aus den Eisenbahnbetrieben und Werften angeworben werden konnten.¹⁰

Die Rekrutierungs-, Kontroll- und Disziplinierungsmechanismen, die gegenüber den Arbeitskräften des modernen Transportwesens Anwendung fanden, verdienen unserer besonderes Interesse. Bereits im Kapitel über die Arbeitswelt des achtzehnten Jahrhunderts sind wir auf die Tatsache gestoßen, dass die britische Kolonialmacht Arbeitskräfte häufig nicht direkt rekrutierte, einstellte, beaufsichtigte und entlohnte, sondern diese Aufgaben indischen Mittelsleuten übertrug. Der Kolonialstaat oder der Privatunternehmer war also oft nicht mit individuellen Arbeitern oder Arbeiterhaushalten, sondern mit einem Mittelsmann vertraglich verbunden, der sich zu einem festgesetzten Preis zur Beschaffung eines Arbeitskräftekontingents verpflichtete. Solche Mittelsleute lassen sich nun ebenfalls für den Eisenbahnbau, die Hafendienste, die Schifffahrt und, wie wir in den nächsten Kapiteln sehen werden, für die meisten Bereiche der Großindustrie nachweisen. Je nach Sprachregion und Beschäftigungssektor stoßen wir auf unterschiedlichste Bezeichnungen für diese Mittelsleute. Finden wir im Süden meist das aus dem portugiesischen „*mestre*“ abgeleitete Wort *Maistry* (bzw. *Mestri*), so bezeichnete man sie in den übrigen Teilen des Subkontinents oft als *Mukaddam* (ursprünglich: Dorfvorsteher), meistens aber als *Sardar* (Vormann). In den Häfen und auf den

Sardars und andere
Mittelsleute

⁸ Zum Bau der Eisenbahnstrecken siehe das nachstehende Unterkapitel.

⁹ Morris 1982, S. 652. Für den Einsatz von Seeleuten bei komplexen Bauprojekten siehe auch die Quelle am Ende dieses Kapitels.

¹⁰ Chandavarkar 1994, S. 89-90.

Schiffen galt eine andere, weit über den Subkontinent hinaus und im ganzen Indischen Ozean verbreitete Fachterminologie: Hier wurde der Mittelsmann meist *Serang* (bzw. *Sarhang*, Schiffsführer) genannt.

Der *Sardar* und die Lohnarbeit

Die Existenz solcher Mittelsleute oder, wenn wir den englischen Begriff benutzen wollen, „*jobber*“ scheint eine durchgängige Kontinuitätslinie der indischen Arbeitsgeschichte darzustellen, die diese aus vorkolonialen Zeiten bis in die Gegenwart durchzieht. Tatsächlich ist der *Sardar* zu einer der umstrittensten sozialen Figuren und seine Charakterisierung zu einem zentralen Thema der indischen Arbeitshistoriographie geworden. Dipesh Chakrabarty sieht in ihm den Repräsentanten einer hierarchischen, vorkapitalistischen Gesellschaft, den Dorfvorsteher, der auch in den neuen Verhältnissen urbaner Industriearbeit seine Autorität nicht verlor. Das Wesen dieser Autorität sei mit der bürgerlichen Idee (naturrechtlich) freier und gleicher Individuen nicht vereinbar.¹¹ Diese Unvereinbarkeit erstreckte sich folgerichtig auch auf das Verhältnis der „freien“ Lohnarbeit, die ja auch einen Vertragsabschluss zwischen formal gleichen Individuen voraussetzte.

Chakrabarty spricht zweifellos wichtige arbeitshistorische Problemen an: Das Verhältnis zwischen dem *Sardar* und den Mitgliedern seiner Arbeitskolonne war unbestreitbar kein *ausschließlich* ökonomisches Lohnarbeitsverhältnis zwischen einem Unternehmer oder Unternehmensrepräsentanten auf der einen Seite und einzelnen lohnabhängigen Individuen auf der anderen. Rekrutiert wurde oft aus der eigenen Kaste, Religionsgemeinschaft oder Sprachregion, nicht selten sogar aus Verwandtschaftszusammenhängen oder dem Heimatdorf. Ältere, vorkapitalistische kulturelle und soziale Bindungen wurden also durchaus nicht durch die neuen Verhältnisse zwischen Kapital und Arbeit restlos aufgelöst und ersetzt, sondern *integriert*, d. h. in einen neuen Zusammenhang gestellt. Zudem fanden verschiedene Methoden außerökonomischen Zwangs Anwendung. Hierzu gehörten Körperstrafen, Einschränkung der Mobilität, Zwangspressung („*coolie-catching*“) und, in früherer Zeit, Versklavung.

Die verschiedenen „Rollen“ des *Sardar*

Es sollte jedoch nicht übersehen werden, dass die verschiedenen Typen von Mittelsleuten, die von den Briten unter dem Begriff „*headmen*“ zusammengefasst wurden, in unterschiedlichen Kontexten und Perioden ganz verschiedene soziale Rollen spielten:

- Der *Sardar* konnte ein Kasten- oder Dorfvorsteher mit weitreichenden ererbten Machtkompetenzen sein, die von den „Kulis“ seiner Arbeitskolonne als legitim empfunden wurden.

¹¹ Chakrabarty 1989, S. 114.

- Er konnte der Repräsentant einer Gemeinschaft von Wanderarbeitern sein, der in deren Namen mit dem Unternehmer Löhne aushandelte, die dann relativ gleich aufgeteilt wurden.
- Er konnte ein Ladenbesitzer, ein Hafenkneipier oder anderer Kleineigentümer sein, der Arbeiter oder ganze Familien durch Kredite an sich gebunden und in Schuldknechte verwandelt hatte.
- Er konnte ein Vertragsunternehmer sein, der mit kurzfristig angeheuerten oder zwangsgepressten Arbeitskräften auf eigene Rechnung die Aufträge größerer Unternehmen oder der Administration ausführte.
- Er konnte schließlich auch weitgehend auf die Funktionen eines Vorarbeiters beschränkt sein, dessen ökonomische und außerökonomische Dominanz über seine Arbeitskolonne sich vorwiegend aus seiner betrieblichen Stellung ableitete, der also kaum mehr war als der verlängerte Arm des Unternehmers.

Diese Grundtypen verbanden sich oft auf vielfältigste Weise in ein und derselben Person, so dass wir die eigentümlichsten Kombinationen älterer und neuerer Formen sozialer Macht vorfinden. Die Frage, ob denn eine langfristige Tendenz erkennbar ist, ob also etwa die eine soziale Rolle des *Sardar* zugunsten einer anderen zunehmend in den Hintergrund trat, ist noch nicht systematisch erforscht worden. Klar ist jedenfalls, dass die historische Forschung eine Mystifizierung des *Sardars* zu einer indigenen und vorkapitalistischen Urgestalt, die sich gegenüber allen historischen Transformationen der letzten zwei Jahrhunderte als immun erwiesen habe, vermeiden sollte.

Solche Mystifizierungen finden sich oft auch in den kolonialen Dokumenten, auf deren Studium Arbeitshistoriker in hohem Maße angewiesen sind, und die deshalb einer kritischeren Analyse bedürfen. In einem Artikel, der uns wieder zur modernen Transportarbeit im engeren Sinne zurückbringt, hat G. Balachandran darauf verwiesen, dass die Reeder Kalkuttas bis in die 1930er Jahre hinein den *Serang* als traditionellen indischen „*headman*“ für „Missstände“ bei der Rekrutierung und Entlohnung von Seeleuten verantwortlich machten, die nicht nur von den erstarkenden Seeleute-Gewerkschaften, sondern auch von einer britischen Untersuchungskommission beanstandet wurden. Balachandran kann jedoch nachweisen, dass diese *Serangs* tatsächlich nur über geringen Handlungsspielraum verfügten: Ihre Stellung als Mittelsmann war nicht von ihrer ererbten Position innerhalb einer Gemeinschaft, sondern von ihrer Anerkennung durch die großen, z. T. von hochkastigen Hindus als kommerzielle Unternehmungen geführten Rekrutierungsagenturen. Diesen musste der *Serang* hierfür sehr beträchtliche Summen zahlen, die seine Chancen, wirtschaftlich unabhängig zu agieren, sehr begrenzten.¹² Die

Beispiel: Die *Serangs* in Kalkutta

¹² Balachandran 1999.

Mittelsleute waren hier keine Verkörperungen einer überkommenen und schwer angreifbaren Institution der vorkapitalistischen Gesellschaft, sondern in ihrer Stellung, wenn wir unsere heutigen Begriffe anwenden wollen, irgendwo zwischen abhängigem Subunternehmertum und Scheinselbständigkeit angesiedelt.

Mittelsleute wie die *Sardars*, die größere Unternehmen oder den Staat mit dem Arbeitsmarkt in Verbindung setzten, werden uns nicht nur im folgenden Unterkapitel wieder begegnen, sondern bis ans Ende dieses Studienbriefes verfolgen.

Nun werden wir aber zunächst versuchen, etwas tiefer in die Arbeitswelt des modernen Transportwesens einzudringen. Die Entscheidung, auf welchen Bereich sich unsere Fallstudie konzentrieren soll, fällt hier nicht schwer: Was die Eisenbahner, die Beschäftigten auf den Zügen und Strecken, in den Bahnhöfen und Instandhaltungsbetrieben betrifft, so liegt derzeit noch keine gründliche Studie zur Arbeitsgeschichte im weiteren Sinne vor – bisher haben sich die meisten Autoren, die sich mit diesem Beschäftigungssektor befasst haben, auf die Geschichte der Streikbewegungen und Gewerkschaften nach dem Ersten Weltkrieg beschränkt.¹³ Die Geschichte der maritimen Arbeit in Indien steckt noch sehr in den Kinderschuhen – während einige nützliche Artikel zur Arbeit auf See veröffentlicht worden sind, ist die Hafendarbeit immer noch ein historiographischer „weißer Fleck“.¹⁴ Besser sieht es nur in Bezug auf den Eisenbahnbau in der zweiten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts aus. Darüber hat Ian Kerr eine überaus gründlich recherchierte und analytisch interessante Monographie geschrieben, auf die sich das folgende Unterkapitel weitgehend stützt.

¹³ Eine neuere Veröffentlichung dieses Typs ist etwa: Bhowmik 1998.

¹⁴ Zum Einstieg siehe: Broeze 1981; siehe auch: Fischer/Panting 1990 und Balachandran 1999. Was die Hafendarbeit angeht ist eine ältere soziologische Studie immer noch ein wichtiger Ausgangspunkt: Cholia 1941. Siehe auch: Chandavarkar 1994, S. 90-91, 106-107.