

Resebrev Nr 40

27 april - 1 maj 1982

TRIVANDRUM-NELLORE-BHUBANESWAR-KOLKATA

Fortsättning på min sexmånaders resa genom SYDASIEN som frilansjournalist.

Reste själv med tåg från Thiruvananthapuram till Chennai och vidare till Nellore i Andhra Pradesh och svenskt missionssjukhus där. Vidare till Orissa och så första gången ankomst till Kolkata och dess spring-rikshor som Helge och jag gjorde reportage om.





Nellore





①

Hej,

Bhubaneswar, Orissa 30.4.82

Imorgon Calcutta. Idag valborgsmässoafton i tem-
pelstaden Bhubaneswar (125.000 in.), huvudstad i del-
staten Orissa. Kl är 18.45, jag sitter i mitt rum
på Banafula Guest House, 15 rps/natt. Kl 22.58 ska jag
fara med Jagganath Express till Howrah-Calcutta. Just
nu väntar jag på att få äta ren tvätt - lämnade
kläder i morse till hotellets dhobi (tvätt)-man, sedan
har jag tänkt gå till hotell Ashok Killinga och äta en
god middag i deras restaurang.

Oj vad mycket resa det blivit senaste veckan. Inna
jag varste ordet är var det redan en vecka sedan upp-
levelserna i Madras filmstudios. Länade Trivandrum
i måndags 12.25, efter att på förmiddagen ätit lunch på
Indian Coffeehouse, hälsat på ännu en gång hos forskarna som
jobbar med färsk-cooperativ (bl.a. Marwanad) och så för kon-
forter på resorna - inköpt en nygblåsbar kudd och en
tom plastflaska att ha vatten i. Bägge har varit
till mycket nytta.

①
Skön resa, hela eftermiddagen genoms Keralas gröna, vattenrika landskap, norrut via Kottayam och Ernakulam till Trichur, varefter järnvägen går in i Tamilnadu. Vaknade av att vi var framme på Madras Central, kl 5.30.

Hade därnär sedan ett par dagar tillbaka och härde mig lite mörig, men jag tog mig upp till 1:a klass väntrummet och fick tag på en skön fotolytt av slumra ytterligare ett par timmar. Sedan mötte jag läkare, lämnade in begäret till förvaring och tog en glass t. YMCA för en portion av Corn flakes + varm mjölk, ^{gränschys-pandurich,} ~~rotat bröd~~ + ~~mejeri~~ lime-juice och kaffe.

Äter stationen, drack te på reststänge i väntan på att mitt tåg skulle angå kl 10.10 mot Nellore. En kupa bara för 2 personer. Precis innan tåget skulle gå missade jag bort till Commercial Superintendents kontor i en jättebyggnad tvärs över gatan från stationen, för att lämna in en nöd-reservationsbeställning för resan från Nellore till Bhubaneswar dagen därpå.
(kontoret öppnade först kl 10.00)

Fyra kvinnors resa ~~in~~ i Andhra Pradesh, ett nytt språk med annan skrift på stationsskyltarna, telugu (med 52 bokstäver, vilka desutom kan kombineras ihop på många sätt). Varmt, varmt.

Anlände till Nellore, en fridfull liten landsortsstad på 200.000 invånare. Gles trafik, mest cykelrickshao, tog en sådan direkt o Gud att bli härd till Baptist Christian Hospital. Snopet när det var sig vara ca 200 meter från stationen bara.

Väl där visade det sig att tjejer jag skulle hälsa på, Sudran, som varit där i 14 dagar, rest senare morgon till Bangalore. Och Helge hade varit kvar hello dagen innan - efter att ha blivit avstängd från det tog hon ursprungligen tänkt äta med, mitt i natten,

Men jag blev visad till en villa på sjukhusområdet där Dennis Conney bor. Jag var övertygad om att det måste vara en amerikanska, ~~en~~ föräldring blev därför stor när en medelålders dam öppnar och gratulerar flytande svenska.

Domus är också svensk medborgare, först född i Indien och nu verksam i Nellore sedan 1956, som rektor för baptisternas sjukvårdsskolor där. Jag blev visad ett rum att vila i, ett badrum, och fick ett brev som Gudrun lämnat. Hon är i Calcutta till den 3.5, varefter hon är i Dacca, Bangladesh under 3 veckors tid. Där kan vi ses. Helge hade tydligen föll se väldigt mycket, de varit ute ~~och~~ i trädgården.

Men det fick jag också göra. På eftermiddagen visade Domus runt på skolan, och sedan tog de hemlige indiske överläkaren mig med runt på sjukhuset, 150 patienter, 5 läkare och 30 sjukvårdsskolor. Sjukhuset som tidigare hette Amerikanska baptistiska sjukhuset stöds ekonomiskt av baptisterna i Sverige. Förutom Domus finns dock bara en svensk här, Elisabet Nilsson som dock inte har värt med sjukhuset eller sjukvårdsskolorna att göra - hon är engagerad i ett hälsövårdsprojekt, som går ut på att utbildade kvinnor i avlägsna byar skall bli hälsövårdare i sina byar.

Överläkaren gick nästan rond med mig, beskriv
ved som fallades patienterna. Mycket polio, magsancer,
men också mycket förlossningar och steriliseringar.

Efteråt tog vi en promenad på stoa, och fiske
i källningen på Hotel Sinhapuras trädgårdsrenovering,
invid järnvägen. Där träffade vi två av de andra läkarna,
ortoped respektive barnläkare. Och som alltid här
nere med läkare så kommer talet snart in på hur de
ska kunna komma till lande där de tjänar bättre (2.500 rps/mån
tjänar de i Indien, vilket är en hög lön, men
ändå ingenting mot vad som erbjuds i England, USA eller arab-
länderna). Ortopeden hoppas redan nästa månad få
Wartecher på ett jobb i Iran. - just det, efter amerikana-
rens ~~försvinnande~~ ^{bejätts} ~~försvinnande~~ nu de kvalificerade jobbar
med indier.

Av en händelse kom jag till Nellore samma dag som
Maname Abelen på SIDA-kontoret i New Delhi skulle
komma för att inspektera de SIDA-stödda projekter.
Hon kom - tåget 19.45, och skulle också gå hos Doris.

När hon kommit dags för god middag, svensk stil - jättegodt, speciellt som jag nu äter ~~vad~~ var helt frisk. Men den här SIDA-damen, sådär 45-50 år gammal var så besynnerlig. Ville nästan inte röra water. Dessutom så där odärligt svenskt effektivt, gav sig sällan tid att lyssna till Downs, hela tiden in-
hopp för att skynda på.

För henne skulle det ordnas en resa per jeep följande dag, och det passade utmärkt för mig att följa med på den.

Utsikten - inlogg: Jag sitter i Orussas lyxigaste restaurang. Luftkonditionering, förtärliga målningar av traditionella motiv på väggar och i taket. Hela hotellet flott. På en anslagstavla i entréhallen framgår att det är statsmiddag ihväll i festväningen.

Klassisk ragamusik på dämpad nivå understyker det inderka.

Jag har ätit kycklingconsommé, gränsaksgratäng med ost, frukt sallad. Isvatten och kaffe till. Där kostar ca 30 rps (20 kr).

Exkursionen till olika projekt i Andhra höll på att ~~g~~^{inte} kunna genomföras. Kl 7 skulle vi fara iväg, efter lunch med

(7)

bl.a. missli, men då var det nog att chauffören inte lyckats
få diesel till jeepen. Lastbilarna på rutten Madras - Calcutta
har köpt nya den. Efter en timme kom han dock åter, då
med tanken fylld av diesel köpt på svarta börsen för 40 paise
överpris per 4,5 liter (1 gallon).

Vi besökte hälsostationen i Podils, 170 km nordväst
om Nellore. Det är ett av 10 centra där bykommuner ska
läras upp.

Därefter tillbaka till Ongole, vid stora vägen. Där tillbaka
såg vi en flickskola och en blandad skola som beplusterna
driver. SIDA bekostat nya byggnader på bättre ställen.

Så till Ramapatnam vid kusten, där beplusterna äger
110 acres land, har ett prästseminarium, skola, sjukhus,
odlingar etc. En 200 gannal hade dessutom som en
regel sjukhuskost i Lidigam, och under de senaste
10 åren ~~ett~~ Dhasabet (som hon d. lude 1971). Hon var
med o visade runt. SIDA gör gånge till nytt sjukhus.

Slutligen till en skola i Kavals, ett par mil norr om
Nellore, där SIDA betalat nya byggnader. Rektion för

den skolan var med oss hela dagen föresten,
och gjod på maten etc.

Åter Nellore först 18.30. Dennis var ej med under
den dagen, de sjukhus-styrelsen hade sammanträdde.

Järligt resa med den hyperstressiga SIDA-ruensken,
som handhar alla icke-regeringsprojekt i Indien, vilket
innehåller ca 30 olika projekt ledda av frivilliga organ-
sationer som Reda Karsel, Swabans och missionerna.

Soppa och sygghetträtt, melon efterrätt.

Ny tågresa på natten, kl 1.20 från Nellore
station. Viledde ett par timmar innan, och hade med
mig maträtt som Dennis hade ordnat åt mig.
Det klaffade in reservationen fr. Madras, vilket man fick
med på listorna.

Lang seg resa, även om det gick att sova från
klockan kl 9. Hela dagen på tåget. Träffade en skogs-
vårdstjänsteman från Orissa (Cuttack) som studerat ett
år i Sverige (Stockholm) 1966.

Framme i Bhubaneswar kl 22 igårkväll.
 Direkt från jag en rickshabilite som jag för mitt
 o ledade hotellrum med. Hopplost, singelrum var slut
 överallt. Till sist lyckades vi det lodge där jag
 är just nu.

I dag för jag mitt med samma rickshabilite hela
 f... och tillade jag alla de världiga temp-
 le här i staden, med sina erotiska skulpturer
 och Shivas lingam i det allra heligaste. Det
 största av alla tempel, Lingaraja, är tyvärr
 stängt för icke-hinduer, men jag besög ett 10-tal
 andra tempel, alla belagda i Bhubaneswar
 gamla stadsdel.

Utländare fickst jag Tourist Bungalow, och jag
 e... besökte jag en adress jag fått av en kung
 i Malnē - en filmregion av dokumentärfilmer,
 innehåller n. k... en halv timme men blev
 ej gjorden på nytt.

30 nya betalade jag rickshabilite för att

he varit till mitt förfogande från 8 till 13.20,
först ville han ha 60 rps, men jag fick hjälpa
av en trevlig kille som han fick.

Nej, det börjar bli snett, nästa vecka
till högt om. Inom en vecka!

Laes

Nr. 9

1982-05-10.



Familjen Eklund

Neptunusgatan 2

S-223 57 Lund

Sweden

FATTIGAST BLAND FATTIGA,

□ Fler och fler gator i det marxistiskt styrda Calcutta stängs nu för rickshaws, det traditionella färdmedlet i Asiens storstäder.

Men nu organiserar sig de olagliga rickshawägarna i en egen fackförening mot myndigheterna. I väntan på en tunnelbana vill också stadens medelklass ha rickshaws kvar.

TEXT: LARS EKLUND
FOTO: HELGE RUBIN

□□ Muhammed Mazarul är 40 år gammal, men han ser ut som om han vore 60. Muhammed lever i Calcutta i Indien sedan 15 år tillbaka. I en stad där trafiken är kaos, telefonnätet hopplöst otillräckligt och timslånga avbrott är rutin varje dag året om.

Ändå strömmar det tusentals fattiga människor in till Calcutta, liksom Muhammed gjorde då han lämnade arbetslösheten och misären i hembyn Kunar i Darbhangadistriktet i delstaten Bihar. För trots allt vad Calcutta representerar är det i Calcutta som jobben finns, inte i Kumar och Bihar.

Muhammed försörjer sig på att dra rickshaws genom de kaotiska gränderna i centrala Calcutta. Barfota springer han framför kärran på vilken en eller två passagerare sitter, genom en trängsel av andra fordon och människor. Han är privilegierad. Visserligen är jobbet slitsamt och hårt, och Muhammed åldras snabbt. Men han har en säker inkomst på 15-20 rupier om dagen (9-12 kronor) och han har familjen boende hos sig i Calcutta.

Han är en av de hundratusentals fattiga män som kommit till metropolen Calcutta från de ekonomiskt underutvecklade delstaterna Bihar och östra Uttar Pradesh i jakt på arbete. En stor del av dem har blivit rickshawdragare. Idag är antalet rickshaws så stort att det blivit ett oerhört trafikproblem. För även om Calcuttabor i gemen

hawägare som betalar licens och registreringsskatt för sina fordon. Avgiften är 27 rupier om året för varje rickshaw. Att hjälpa medlemmarna med att årligen förnya sina licenser är en av förbundets huvuduppgifter.

En miljon pendlare

Chakrabarti liksom många andra är fullt medvetna om att den skärpta kontrollen i stor utsträckning drabbar fattiga människor som mister sin enda inkomst och nu tvingas återvända till sina byar i Bihar. Men olägenheterna för Calcuttas invånare utan begränsningar anses som mera bekymmersamma.

— Är det mer än 20-25 000 rickshaws på Calcuttas gator blir det kaos och fruktansvärd trängsel. Därför vill regeringen ha bort dem utan licens.

Samma uppfattning har journalisten **Asim Mukhophadyay** i Calcutta.

— Det råder en obalans i utvecklingen mellan storstäderna och landsbygden i Indien, liksom i hela tredje världen. Så länge som ingen utveckling sker på landsbygden, i Bihar och östra Uttar Pradesh, så länge kommer inflyttningen bara att fortsätta till Calcutta.

— Men hur länge kan den fortsätta? Redan idag är det enorma trafikproblem i staden. Det finns över en miljon pendlare kontorsarbetare. Hur länge kommer de att tåla trängseln på gatorna och detta att behöva tillbringa 2-3 timmar varje dag till och från jobbet.

Samtidigt med inskränkningarna i trafiken med rickshaws är det myndigheternas förhoppning att på sikt kunna ersätta de dragna fordonen med motordrivna, trehjulinga skoter-rickshaws, så typiska för de andra indiska storstäderna Delhi, Bombay och Madras. För närvarande finns det inga skoter-rickshaws i Calcutta.

Inte heller finns det några cykelrickshaws i det egentliga Calcutta, utan enbart ute i förorterna. Det lär inte bli några heller. Poliserna i Calcutta har i alla år gett tillstånd endast till handdragna rickshaws i den centra-



Calcutta är den enda plats i Indien där handdragna rickshaws används. Hit lockas arbetslösa från Bihar.



IGÅ, OLAGLIGA RICKSHAWS¹¹

Calcutta är den enda plats i Indien där handdragna rickshaws används. Hit lockas arbetslösa från Bihar.



jakt på arbete. En stor del av dem har blivit rickshawdragare. Idag är antalet rickshaws så stort att det blivit ett oerhört trafikproblem. För även om Calcuttabor i gemen tycker om sina rickshaws, de är ett billigt transportmedel och är i monsuntid ofta det enda som kan ta sig fram på översvämmade gator, så orsakar de samtidigt trafikstockningar.

Myndigheterna ställer visserligen krav på att alla rickshaws ska vara registrerade och ha en licens, men det har inte hindrat personer med mycket pengar från att investera dem i rickshaws. Givetvis utan licens och med 3-4 fattiga nyinflyttade dragare som jobbar billigt åt dem. Ingen vet därför egentligen hur många rickshaws som verkligen är i trafik i Calcutta, men helt klart är att de med licens endast utgör en bråkdel av den otroliga mängd som trängs på gatorna.

Utan licens

Därför blev reaktionen både förbittrad och kraftig i våras när den marxistiska delstatsregeringen i Västbengalen, där Calcutta är huvudstad, i ett slag beslutade att förbjuda all rickshawtrafik på tre av stadens viktigaste genomfartsgator, bl a Chittaranjan Avenue. Dessutom skärptes licenskontrollen. Flera tusen oregistrerade rickshaws beslagtogs, och dragarna ställdes plötsligt utan arbete.

I det läget gick ägarna till dessa olagliga rickshaws samman och bildade en kamporganisation, All Bengal Rickshaw Welfare Association, i vilken de drog med sig arbetslösa dragare. För ägarna var nämligen regeringsbeslutet ett dräpslag. Grunden för deras tidigare bekymmerslösa tillvaro slogs undan.

Stora protestaktioner sattes igång, välorganiserade och med starka ägarintressen bakom. En hungerstrejk inleddes av arbetslösa dragare, och demonstrationståg anordnades. Det var en märklig aktion, som en vild strejk organiserad av arbetsgivarna.

Några direkta resultat av dessa protester blev det inte, speciellt inte som fackförbundet för rickshawdragare, All Bengal Rickshaw Union, med 15 000 medlemmar, helhjärtat slöt upp bakom myndigheternas ingripande mot de oregistrerade fordonen.

— Vi har i över 30 år kämpat för att få bort dem, förklarar P R Chakrabarti, tjänsteman på förbundets oansenliga kontor i centrala Calcutta.

— Därför stödjer vi inte protestaktionerna.

Enligt Chakrabarti finns det 6 000 ricks-

haws i det egentliga Calcutta, utan enbart ute i förorterna. Det lär inte bli några heller. Polisen i Calcutta har i alla år gett tillstånd endast till handdragna rickshaws i den centrala staden.

Tunnelbana

— Det har ansetts vara för stor olycksrisk med cykelrickshaws i de kaotiska gränderna i Calcutta, berättar P R Chakrabarti.

Någon förbättring av trafiksituationen kommer det knappast att bli på mycket länge. Sedan ett par år tillbaka pågår visserligen arbetet på att anlägga en tunnelbana i staden. En bana i nord-sydlig riktning. Men terrängen är besvärlig, ren lera med stor risk för sättningar. Arbetet kryper därför fram i de centrala delarna. Trafikelandet är ännu besvärligare än "normalt", när nu flera av de större gatorna är uppgrävda. Tunnelbanan beräknas bli klar tidigast 1987.

Därtill har motståndet mot att genomdriva förbuden mot rickshawtrafik på de viktigaste genomfartslederna, liksom mot de oregistrerade fordonen, fått oväntat stöd från inflytelserika kretsar bl a inom polisen. Det finns många polisofficerare som satsat sina pengar på olagliga rickshaws, och de har givetvis intresse av att bromsa myndigheternas åtgärder.

Också från högt uppsatt politiskt håll har de oppositionella fått stöd. Talmannen i det västbengaliska parlamentet, **Kalimuddin Shams**, som tillika är en förgrundsgestalt i Forward bloc, ett litet socialistiskt parti som tillsammans med de dominerande marxisterna, CPI(M), ingår i delstatens regerande vänsterfront, har i ex öppet förklarat sitt stöd för rickshawdragarna.

Följden av detta har blivit att efter en period i våras just då förbuden proklamerades och då polisen kände sig tvungen att kontrollera ute på gatorna och beslagta olagliga fordon, så har det hela runnit ut i sanden. Fortfarande stoppas ibland rickshawdragare som ertappas med att färdas på de förbjudna huvudgatorna. Men rejäla razzior av den typ som genomfördes i början förekommer inte längre. Alltför mäktiga intressen är hotade.

Det är intressen med tentakler ända upp i den styrande vänsterregeringen. Muhammed Mazarul och hans kollegor lär därför fortsätta att tjäna som Calcuttas speciella transportörer länge än. □



De dragare som är fackligt organiserade är en privilegierad grupp. Sedan 1934 har de uppnått fast lön, reglerad arbetstid, medicinsk hjälp, juridisk hjälp och änkepension vid trafikolyckor.

