


Ett döende yrke



Calcutta är den sista staden där handdragna rickshaws fortfarande finns i stort antal. Det sägs vara ett av världens tuffaste yrken, och de manliga förarna får utstå mycket förnedring i vardagen. Nu har de styrande i staden bestämt att yrket tillhör det förgångna och gatorna ska tömmas på rickshaws.

AV JOHAN AUGUSTIN (TEXT) & JONAS GRATZER (FOTO)



Arbetsveckan är tuff och sträcker sig över veckans sju dagar.



Hjulen består av ett järnnav med ett format hjul i trä som ett tunt gummidäck sedan är fäst på. Ibland saknas gummi och träet rullar då direkt på gatan.



Mohammed Afzar bor i ett sju kvadratmeter stort garage som han delar med sex andra wallahs vilka alla sover på madrasser lagda över det smutsiga cementgolvet.



En rickshawförare sover direkt på gatan i Calcutta.

HAN STÅR I SKUGGAN intill ett fruktstånd. Mitt på dagen när solen står i zenit är det för varmt att dra kunder genom Calcuttas gator, så nu vilar Mohammed Afzar ett par timmar. Han och några andra "rickshaw wallahs" – som de kallas – har samlats i en grupp. Deras yrke är på utdöende i världen.

Mohammed är inte säker, men tror att han är 45 år, och har tillbringat de senaste fem åren i Calcutta. Innan dess försörjde han sig själv och sin familj på de pengar som hans cykelrickshaw i New Delhi inbringade.

– Här kan jag tjäna mer pengar, ler Mohammed, som på en bra dag kan dra in motsvarande 70 kronor, även fast de flesta dagar bara ger honom hälften av den summan.

Hans fru och fem barn bor fortfarande i

Bihar, delstaten nordväst om Calcutta och Västbengalen som brukar räknas som Indiens fattigaste. Bihar är även delstaten som de flesta av Indiens rickshaw wallahs kommer ifrån. Merparten av pengarna Mohammed tjänar här skickar han oavkortat till familjen i Bihar.

Arbetsveckan är tuff och sträcker sig över veckans sju dagar. Arbetet startar klockan 05 och har en lunchpaus mitt på dagen för att sedan avslutas vid 20-tiden.

CALCUTTAS HÖGSTA DOMSTOL beslutade 2008 att inte utfärda några nya licenser till handdragna rickshaws. För Mohammed, som saknar utbildning och inte kan skriva mer än sitt eget namn, innebär förbudet att hans möjligheter att försörja sin familj äventyras. – Än så länge funkar det att muta polisen



Än så länge funkar det att muta polisen som hela tiden trakasserar oss.

Mohammed Afzar, rickshaw wallah.

som hela tiden trakasserar oss, men vad ska jag jobba med annars, säger Mohammed som inte har någon annan arbetserfarenhet, och fortsätter:

– Vi lever ett tufft liv, vi har inte tid att leta efter andra jobb, vi har bara 50 rupies (motsvarande tio svenska kronor) att leva på om dagen efter våra utgifter.

Han ser på sin egen funktion "som en del i Calcuttas stadsliv", men vill helst bo hela året med sin familj i Bihar. Nu får han

nöja sig med att träffa dem två till tre månader om året då det är skördesäsong och han kan arbeta på fälten.

EN KVINNA KLÄDD i en färgglad sari tar, tillsammans med sin son, plats i Mohammeds rickshaw av trä- och metall med färgglada målningar över sidorna. Diskussionen om priset startar direkt. Efter cirka fem minuters förhandling om resan ska kosta motsvarande fem eller sex kronor vinner den



De måste komma över sina mentala spärrar att det inte går att byta jobb.

Rangit Chakrabrty, licensansvarig på transportministeriet i Calcutta.



Att köra rickshaw är ett hårt jobb som sliter på kroppen.



Transportministeriet i Calcutta ger inte ut några nya licenser, och de som finns är olagliga.

bastanta kvinnan affären, och de knackliga trähjulen börjar rulla nedför kullerstengatan i närheten av New Market i de centrala delarna av 15-miljonerstaden. Fem kronor för en resa inom centrum som sällan tar längre tid än 20 minuter är ett normalt pris att betala, så det är inte att undra på att Mohammed helst håller utkik efter de få turister som visar sig här.

– Turister betalar mer! Och de håller inte på och försöker luras, säger han bestämt.

Det händer att indiska passagerare sparkar eller slår till honom när de vill att han ska springa fortare i sina plastsandaler. Mohammed förklarar att det inte har att göra med kastsystemet – eftersom han är muslim så tillhör han ingen kast – men att människor i allmänhet ser ner på yrket och tycker att de som utför det är lägre stående varelser.

HANS LUNGI OCH RUTIGA SKJORTA formas efter kroppen och klistras fast i den höga luftfuk-

tigheten som råder, och takten ökar med de jämna steg han tar när han vant färdas mot den täta trafiken. Frenetiskt tutande från gula taxibilar, mopeder och vanliga bilar blandas med sorlet från ett hav av människor, hundar, katter och kor som alla kallar Calcuttas gator sitt hem.

Mohammed plingar i sin bjällra i högerhanden och klagör att han ska fram. Han passerar andra rickshaws med muslimska kvinnor, täckta i svarta sjalar, köpmän med magar som väljer ut över sittdynorna och en turist med svarta solglasögon som plåtar med sin kamera. Vardagsproblemen att vara rickshaw wallah ligger inte hos konkurrensen bland andra rickshawförare utan i interaktionen med vanliga människor, menar Mohammed.

– När vi försöker ta oss igenom trafikstockningar skriker folk på oss, och polisen är vår största fiende. De bötfäller oss så fort vi färdas på de stora vägarna, de säger att vi



Mohammed Afzar, 45 år och rickshaw wallah i Calcutta, försörjer fru och fem barn i Bihar.

bara får hålla till på smågatorna, berättar han och låter sina passagerare hoppa ner på kullerstengatan.

NÅGRA KVARTER BORT från New Markets livliga miljöer visar Mohammed upp sin "dera" – ett sju kvadratmeter stort garage fullt med rickshawhjul och andra reservdelar – som han delar med sex andra wallahs vilka alla sover på madrasser lagda över det smutsiga cementgolvet. Utanför på gatan finns en kommunal dusch där några av hans kollegor, som fortfarande har på sig sina lungis, tvålur in sig.

En man står och kammar sitt blöta hår i bakgrunden.

– Det är vår chef, han är lite vresig och tänker bara på sina pengar som vi ger honom för att bo här, berättar Mohammed.

För sovplatsen betalar han 20 kronor i månaden, och för att hyra en av ägarens rickshaws, och samtidigt ha tillgång till

garaget och reservdelarna betalar han fem kronor om dagen.

– Jobbar jag inte så har jag inga pengar, klagör Mohammed och tar ner ett hjul från väggen.

Det består av ett järnnav med ett format hjul i trä som ett tunt gummidäck sedan är fäst på. Ibland saknas gummi och träet rullar då direkt på gatan.

– Ibland går hjulen i sönder, berättar Mohammed och skakar på huvudet när han minns några passagerare som slagit i gatan. – Vi säger inget till chefen när det händer. Hans egna seniga 45-åriga kropp börjar emellertid känna av det fysiska arbetet. Vadmusklerna är uppumpade och ådriga. Hans överkropp saknar underhudsfett och ansiktet, som domineras av det vitspråkliga skägget, bär spår efter hårt fysiskt arbete.

– Vissa av oss är över 65 år och jobbar fortfarande, de kör på tills de dör.

Mohammed berättar att de ovana och



Endast tjuvar och tiggare tjänar mindre än rickshaw wallahs, visar en undersökning.

yngre kollegorna är de som har mest problem med sina kroppar. Själv känner han mest av det tunga arbetet i lärmuskulerna och händerna.

– Man vänjer sig vid smärtan.

VARFÖR SYNS DÅ inga kvinnliga rickshaw wallahs till på Calcuttas gator?

Mohammed menar att de inte är en del av traditionen som säger att det är män som ska dra andra människor nedför gränderna. – Kvinnor är mentalt starka, men inte fysiskt. De klarar inte av jobbet i sig.

En kvinna som överhuvudtaget inte vill se de handdragna fordonen på Calcuttas gator är Rangit Chakrabrty, licensansvarig på transportministeriet i Calcutta.

– Vi ger inte ut några nya licenser, så de som finns är olagliga. Vi förbjuder dem för vi vill att Indien ska vara ett civiliserat land, säger Rangit Chakrabrty, och syftar på att rickshawtraditionen, som ursprungligen

kommer från Kina, inte hör hemma i ett modernt samhälle.

Trots att traditionen numera betraktas som olaglig ser de styrande i staden mellan fingrarna på de som utför yrket.

– Vi är ett fattigt land, och vi kan inte förändra människor som kommer från Bihar över en natt.

Rangit Chakrabrty tycker i stället att Mohammed och hans kollegor borde tänka om och se sig om efter andra jobb i stället. – De måste komma över sina mentala spärrar att det inte går att byta jobb, säger hon och förklarar att traditionen inte har någon framtid.

– Nästa generation kommer inte vilja dra en annan man i kärra, yrket kommer dö ut av sig själv.

Det finns ett talesätt i Calcutta som säger: "när en herrelös katt kissar i Calcutta svämar det över", vilket syftar på att stadens dräneringssystem inte klarar av de mängder



Under sommarmånaderna är ofta stora delar av staden översvämmad och det enda fordon som kan ta sig fram på många platser är just rickshaws.



Vi förbjuder rickshaws för vi vill att Indien ska vara ett civiliserat land, säger Rangit Chakrabrty, licensansvarig på transportministeriet i Calcutta.

regn som vräker ner under monsunen som kommer i juni varje år. Under sommarmånaderna är ofta stora delar av staden översvämmad och det enda fordon som kan ta sig fram på många platser är just rickshaws.

Rangit Chakrabrty håller med om att mellan juni och september är rickshaws ibland det enda transportmedlet, som alla slags medborgare har setts åka i, till och

med borgmästaren sedan hans privata bil fastnat i vattenmassorna. Den delade meningen om rickshaw wallahs vara eller icke vara verkar leva kvar i staden ett bra tag till.

– Vi ser bara till stadens bästa, vi vill vara moderna, säger Rangit Chakrabrty och avslutar: – Men vi tvingar dem inte att byta sina jobb om de inte vill det.

reportage@arbetaren.se

FAKTA Rickshaw wallahs

■ **I dag finns det** ungefär 5 000 män som försörjer sig som rickshaw wallahs i Calcutta, den sista staden i Indien där yrkesgruppen fortfarande är stor. I resten av Indien har de flesta gått över till cykelrickshaws.

■ **En undersökning** från 2003 visade att i Calcutta tjänade endast tjuvar och tiggare mindre än rickshaws wallahs. Med deras medellön på 25 kronor om dagen, där fem kronor försvinner för

hyran av fordonet, och cirka tio kronor om dagen försvinner i motor till polisen, är det fortfarande en högre lön än de flesta av dessa utbildade män skulle tjäna i hemdelstaten Bihar.

■ **Sedan 1976** har de styrande i Calcutta krävt att handdragna rickshaws ska förbjudas. Olika beslut för och emot fordonet har fattats genom åren, och ingen vet hur länge handdragna rickshaws kommer att finnas kvar på Calcuttas gator.