



JAN NØRGAARD PETERSEN

INDIEN

SKRIVEFORLAGET



JAN NØRGAARD PETERSEN

INDIEN

SKRIVEforlaget

INDIEN

Copyright © 2015 Jan Nørgaard Petersen

All rights reserved

Udgivet 2015 af Skriveforlaget, København

Bogen er sat med Book Antiqua

1. e-bogs-udgave

ISBN 978-87-93308-16-9

Udgivet med støtte fra VELUX FONDEN under fondens fundatsbestemmelser, der giver mulighed for at støtte aktive ældre. Kvalitative og redaktionelle vurderinger i forbindelse med udgivelsen er varetaget af forlaget og forfatteren alene.

Gengivelse af denne bog eller dele af den er ikke tilladt ifølge gældende dansk lov om ophavsret. Dog er det tilladt at bringe korte uddrag i omtale eller anmeldelser.

Af samme forfatter:

En rejse i Østeuropa - oplevelser og tilbageblik

Irland – på godt og ondt

Australien New Zealand

Indtryk fra Sydamerika

En kæmpe og syv dværge – indtryk fra Mexico og Centralamerika

Bøgerne kan købes ved henvendelse til
Skriveforlaget på info@skriveforlaget.dk

FORORD

Det havde altid været min drøm at komme til Indien og opleve, hvad dette store og interessante land har at byde på, og at det skete så sent i mit liv, beroede på en kombination af tilfældigheder, og at der var andet, som åbenbart trak mere. Det sidste kan jeg i dag undre mig over, for efter at have oplevet Indien på fire rejser af tilsammen et års varighed må jeg vedgå min store kærlighed til det eller rettere til dets befolkning. Det ville ikke være korrekt at sige, at Indien er mit yndlingsland – der er for meget, som ikke er, som det burde være, hvilket vil fremgå af bogen – men det er bestemt ingen overdrivelse at hylde inderne som min favoritnation. I intet andet land – og det er efterhånden blevet til over tres – har jeg følt mig så veltilpas, og det til trods for at Indien kan være et særdeles anstrengende land at rejse i. Stor venlighed, åbenhed, imødekommenhed og hjælpsomhed er nøgleordene. Imidlertid bør man som førstegangsbesøgende være forberedt på, at Indien kan være en stor udfordring, fordi der er så meget, som er anderledes og undertiden *meget* anderledes, og fordi meget ikke fungerer, som det burde – et vigtigt aspekt i den indiske mentalitet er, at der tit er et stort spring fra ord til handling. På mine rejser i Indien har jeg mødt ikke så få turister (men trods alt et mindretal), som lagde ed på, at de aldrig ville vende tilbage – lad os håbe, at de forandrede mening, for med tålmodighed vil også den mest skeptiske blive besnæret af den indiske fortryllelse.

Dette er min sjette bog om lande (Irland, Australien/New Zealand) eller om større geografisk områder (Østeuropa, Sydamerika, Mexico og Centralamerika), og jeg har grebet det an på samme måde som i de foregående bøger, idet jeg som oftest benytter rejseoplevelser som udgangspunkt til at beskrive sider af det indiske samfund, som jeg anser for vigtige. I disse samfundsbeskrivelser inddrager jeg også den historiske udvikling.

Hvis læserne har kommentarer til bogen eller spørgsmål til forfatteren, er man velkommen til at kontakte mig på jnpnovalis@hotmail.com.

Forfatteren, 10. september 2014

INDHOLDSFORTEGNELSE

DE INDISKE TOGE - BILLIGE, MEN	8
AT MISTE OVERBLIKKET PÅ EN INDISK STATION	18
BUSSERNE - ET GODT ALTERNATIVT.....	26
AT TOMLE ER AT LEVE - FOR DET MESTE.....	30
DE INDISKE HOTELLER - EN BLANDET LANDHANDEL	39
EN PINLIG SITUATION	48
EN POSITIV OPLEVELSE	53
EN INDISK FAMILIE.....	58
AT VÆRE GÆST I ET INDISK HJEM.....	67
NEETU - EN OPRØRER.....	83
SKOMAGERNE I SRIKAKULAM.....	91
ET UHELD OG DETS FØLGER.....	105
DE HJEMLØSE.....	110
AT MISTE ET KAMERA.....	114
I ROLLEN SOM HELLIG MAND	120
DURGA PUJA OG HINDUISMEN	128
MUSLIMERS VOLD MOD MUSLIMER	135
DET MUSLIMSKE MINDRETALS BARSKE VILKÅR	142
NAXALITTER OG ADIVASI	157
EN VALGKOMMISSION PÅ HÅRDT ARBEJDE.....	161
EN JORDSKREDSSEJR.....	166
ØKONOMISKE REFORMER - ALFA OG OMEGA	174

INDISK TRAFIK - EN GYSER	178
MANDSCHAUVINISME OG VOLDTÆGT	183
PØBLEN I DOHAD	199
GOA - EN FALMET STJERNE	206
EN DUFT AF DANMARK.....	210
EN KONFLIKT MELLEM DANMARK OG INDIEN.....	215
BENGALERNES LAND - EN LILLEBROR, SOM STÅR SIG GODT	221
AT KRYDSE EN GRÆNSE.....	228
WHISKYEN, SOM FORDAMPEDE	236
TAKUM & CO.	243
NAGALAND - FORHØR OG HJERTEVARME	247
ET OPRØR, SOM BLEV SLÅET NED	257
INDIENS UROLIGE HJØRNE.....	261
BUDDHISMENS UFREDELIGE REPRÆSENTANTER.....	267
KASHMIR - POSITIVE VIBRATIONER OG EN ENDELØS KON- FLIKT	271
LITTERATURLISTE.....	281

DE INDISKE TOGE – BILLIGE, MEN ...

Da jeg forlod hotellet i udkanten af Guwahati, hovedstaden i den nordøstlige delstat Assam, for at gå til jernbanestationen i byens centrum havde jeg masser af tid, men af uforklarlige grunde lykkedes det mig at gå forkert, så at jeg var ved at komme i tidsnød. Bagefter var jeg på det rene med, hvad jeg havde gjort forkert – var gået ned ad en forkert sidegade, den rigtige lå nogle sidegader længere fremme – men hvorfor jeg havde gjort det var mig et mysterium, da jeg havde gået turen før. Efter at have fjollet rundt i nogle gader, som ikke sagde mig en pind, nåede jeg mildt forpustet og takket være velvillig assistance fra en ældre mand, der først forstod mit problem, da jeg gjorde lokomotivlyde ligesom et barn, frem til stationen i rette tid, men kun for at få at vide, at toget var fem timer forsinket. I sådanne situationer føler man sig så fortabt og magtesløs, men heldigvis er følelsen forbigående – ellers skulle man nok vælge et andet rejseland end Indien.

Med til at gøre forsinkelsen lettere at kapere var den kendsgerning, at jeg kunne parkere min rygsæk i bagageopbevaringen – i en tilsvarende situation på Victoria Station i Mumbai (Bombay) nogle måneder forinden havde det ikke kunnet lade sig gøre, idet man dér kun tog imod bagage, som kunne låses. Da jeg prøvede at udvirke lidt positiv særbehandling, bad personalet mig om at gå ad helvede til. På engelsk. Forskellen i holdning og opførsel mellem personalet på de to bagageopbevaringer svarer nogenlunde til det adfærdskodeks, man generelt møder på de to jernbanestationer. For øvrigt havde det undret mig, at den bevogtning, som jeg tidligere havde set på Victoria Station, fordi den havde været et af målene under terroraktionen i 2008, nu kun bestod af et par soldater samt nogle sikkerhedssluser, som alle ignorerede. Inderne er et afslappet folkefærd, men der er ikke langt fra det afslappede til det skødesløse. (Angående terroraktionen, se foto nummer 31, som viser dens hovedmål).

Da jeg efter 4½ times noget planløs spankuleren rundt i Guwahatis centrum, som ikke er egnet til at tilvejebringe hengivenhed i mit sind – hvorfor det er sådan, vil jeg nærmere uddybe i kapitlet 'En Positiv Oplevelse' – kom tilbage til stationen, blev jeg mødt med den besked, at toget var endnu en time forsinket, og da fik jeg det på samme måde, som man efter en langvarig vinter kan have det med foråret i Danmark: Kommer det eller kommer det ikke? Nå, foråret kommer altid, og det gjorde mit tog også – nøjagtigt klokken 18.10 tøffede det med seks timer og femogtyve minutters forsinkelse ud af Guwahatis livlige station. Lettelse og fornyet kampånd – det sidste skulle der senere blive brug for.

Togets bestemmelsessted lå langt pokker i vold (Patna i delstaten Bihar), men jeg skulle af i New Jalpaiguri i det nordlige Vestbengalen for at benytte det som springbræt til at besøge delstaten Sikkim, som efter at have gjort ende på et enevældigt monarki frivilligt og med stor folkelig opbakning sluttede sig til Indien for snart fyrre år siden. Strækningen Guwahati-New Jalpaiguris normalt er seks timer, og det indebar, at vi ville være der omkring midnat, hvilket ikke huede mig, så til trods for de stærkt indskrænkede muligheder for at sove i den fuldt besatte kupé var jeg fornøjet med, at vi først kom til New Jalpaiguri klokken halv syv om morgenen. Årsagen var tåge, et bastant problem for den indiske togtrafik om vinteren, især i januar, hvor togforsinkelser er hyppige i det centrale og nordlige Indien.

Ergo var jeg ved vejs ende, men blev siddende – havde ganske enkelt mistet lysten til at besøge Sikkim i denne omgang. Mine medpassagerer, en gruppe fortrinsvis unge mænd som arbejdede i Assam, men som var hjemmehørende i Bhagalpur, Bihar, hvor de skulle holde ferie, troede først, at jeg ikke vidste, hvor jeg var, og var derfor meget ivrige med at oplyse mig om, at *nu* var vi i New Jalpaiguri.

"Det ved jeg godt, men jeg tager videre."

Min bemærkning vakte bifald, de klappede i hænderne og opførte sig som unge ved en sportskamp. Deres reaktion gjorde mig glad, for den viste, at de var tilfredse med mit selskab, og intet kan gøre et men-

neske så velfornøjet som andre menneskers sympati, hvis den vel at mærke er ægte, og intet gav mig anledning til at antage, at den ikke skulle være det i dette tilfælde.

Ganske vist havde jeg kun billet til New Jalpaiguri, og både dér og på de andre stationer, hvor toget gjorde holdt, var der ikke tid nok til at købe en ny billet – billetlugerne på de indiske stationer er altid bestormet af utålmodige passagerer, for hvem køkultur er en udmærket opfindelse, som bare ikke har relevans for dem selv. Og da jeg øjensynlig ikke kan vænne mig af med mine nordeuropæiske manerer, er det at købe en togbillet for mig altid et tidskrævende gøremål. Jeg trøstede mig med, at der så godt som aldrig er kontrol på 2. klasse ureserveret, den laveste kategori på de indiske toge, og hvis jeg endelig skulle betale en bøde, ville den langt fra være af DSB-dimensioner. Det fik jeg bekræftet nogle måneder senere, da jeg i delstaten Gujarat var steget på et forkert tog – et særligt hurtigtog, hvortil der krævedes pladsbillet. Ifølge konduktøren, som ventede med at bringe emnet på bane, indtil vi stod alene i en mellemgang (jeg var gået derud for at gøre mig klar til at stå af), var bøden på 450 rupees (45 kroner), hvorefter han lynhurtigt og med et blink i øjet tilføjede:

”Giv mig 200!”

Ingen tvivl om, at de indiske jernbaner aldrig så noget til dem.

I august 2014 erklærede jernbaneministeren (ja, sådan en findes rent faktisk), at i løbet af de sidste fem år var 38.000 ansatte ved jernbanerne blevet straffet for forskellige uregelmæssigheder, deriblandt korrupsion, som følge af 42.000 klager fra passagerer. I samme tidsrum var det lykkedes India Rail at få fingre i knap 6,8 milliarder rupees (682 millioner kroner), som de ansatte skulle have tilegnet sig på ulovlig vis. Beløbets størrelse skærer ud i pap, hvor stor og udbredt korrupsionen er – det kan næsten virke håbløs at bekæmpe den, men der er ingen vej udenom, for den æder det indiske samfund op indefra.

På toget fra Guwahati var der også kontrol, endda hele to af slagsen. Den første fandt sted, da vi holdt ved en by med to navne, henholdsvis English Bazar og Malda, det første bruges næsten ikke mere, men ef-

tersom det er det, som står på de mest brugte kort over Indien, kan det give anledning til misforståelser. En sådan havde jeg selv været offer for et par måneder forinden, da jeg vej ud af busterminalen i English Bazar bad en mand om at finde Malda på mit kort – efter et par minutters forgæves søgen lyste hans ansigt pludselig op, hvorefter han udbrød:

”Dér!”

Han pegede på English Bazar, hvilket glædede mig, da jeg havde næret frygt for at være kommet ud på et sidespor.

Den første kontrol, den ved stationen i English Bazar/Malda, blev foretaget af politiet, men de to overvægtige betjente, som behandlede de unge mennesker meget nedladende (og så har jeg endda været mild i min bedømmelse), tjekkede såvel identitetskort som togbilletter. Imidlertid checkede de ikke alle passagererne – blandt andet lod de mig være i fred, hvilket hyppigt er fremgangsmåden i al fald i togene, devisen synes at være, at man ikke skal genere turisterne, som desuden formodes at have papirerne i orden samt at have købt billet. Den anden kontrol var en ren billetkontrol, men da konduktøren kom til mig og fik at vide, at jeg ikke havde nogen billet, gik han roligt videre. Gratis tur fra New Jalpaiguri til Bhagalpur, men de 7-8 kroner ville jeg nu godt have spenderet, hvis jeg havde fået mulighed for det.

Jeg endte altså med at stå af i Bhagalpur, ikke fordi de andre skulle af, for vi skiltes på perronen med faste håndtryk og følsomme smil, men fordi klokken var blevet halv fem om eftermiddagen, hvorfor toget først kunne forventes at være i Patna klokken ti om aften. Hellere lede efter hotel i Bhagalpur om eftermiddagen end i Patna sent om aftenen, hvortil kom, at jeg var ret mør i sokkerne efter 22½ time i et tog – det er svært at holde regnskab med sligt, men mere end et par timers søvn kan det ikke være blevet til. Den sidste faktor, som spillede en rolle i min beslutning om at stå af i Bhagalpur, men den var af mindre betydning end de to andre, var, at nogle af de unge fra gruppen havde rost deres hjemby til skyerne – med mit kendskab til indernes intense

lokalpatriotisme slugte jeg ikke deres lovprisning rådt, men den havde vakt min nysgerrighed.

Bhagalpur viste sig at være et hul i jorden, og jeg forlod byen dagen efter, med et af de tidlige toge.

De indiske jernbaner er offentligt ejet og ud over de årstidsbestemte forsinkelser, som blev berørt i det foregående, er de generelt ikke specielt stabile – det varierer dog fra region til region, og den manglende stabilitet synes især at gøre sig gældende i det nordlige Indien. Forsinkelser er en del af det gængse adfærdsmønster, og normalt forøges de undervejs: Hvis et tog er forsinket ved afgang fra en station, vil det ofte være endnu mere forsinket, når det når frem til sit bestemmelsessted. Årsagen er typisk, at det nu og da må søge ly på et vigespor for at lade andre toge, deriblandt godstog, passere, men dertil kommer, at farten kan være hændervidende langsom – det gælder naturligvis først og fremmest de såkaldte 'passenger trains', altså bumletog, og så er det hip som hap, om de er ramt af forsinkelser eller ej. En af mine mest markante oplevelser i den retning var strækningen mellem Agartala, hovedstaden i delstaten Tripura, som ligger lige øst for Bangladesh, og Silchar, en by i delstaten Assam: At tilbagelægge de 257 kilometer tog 10½ time, hvilket giver en gennemsnitsfart på 24,4 kilometer i timen – og i modsætning til, hvad man måske kunne fristes til at formode, blev toget ikke trukket af æsler. Eftersom dette tidsforbrug var det normale på denne strækning, priser jeg mig lykkelig over ikke at være kommet ud for forsinkelser de to gange, jeg har taget turen.

Mens stabilitet og hurtighed ikke er det mest karakteristiske træk ved de indiske toge, er de til gengæld billige, da billetpriserne holdes kunstigt nede i kraft af et stort statstilskud – et tilskud som bidrager til det store underskud på det indiske statsbudget. Da priserne i begyndelsen af 2013 blev sat op, og det endda meget moderat, var det den første prisforhøjelse i 11 år! Halvandet år forinden havde regeringen forsøgt sig med en prisforhøjelse, men droppede den igen, da en af

de mange mindre koalitions partnere¹ gjorde oprør; dette parti forlod senere regeringen, og dermed var vejen banet for forhøjelsen.

I mit lange rejseliv har jeg ikke oplevet noget, som prismæssigt kan konkurrere med indiske toge. I al fald når man stiller sig tilfreds med den billigste klasse (2. klasse ureserveret), hvilket jeg altid gør – ikke fordi det er billigt, men fordi det, hvad oplevelser angår, klart er det mest givende. Et sprudlende folkeliv lige for øjnene af en, både på godt og ondt, men sandelig mest på godt og det med flere længder, og desuden skal man være en træmand for ikke at komme i kontakt med indere. Okay, med hensyn til ældre og midaldrende passagerer kan det ofte knibe med den sproglige kommunikation, men hvis tålmodigheden er til det – og min fejler i reglen ikke noget – kan man som oftest nå langt med fagter og lignende, hvortil kommer, at der næsten altid vil være en ung mand eller to, som med deres engelskkundskaber kan bringe en strandet dialog ud af dødvandet.

De unge inderes færdigheder i engelsk og mine manglende færdigheder i hindi plus de mange indiske lokalsprog bevirker selvfølgelig, at min kommunikation med inderne får slagside, men det har den allerede i forvejen, idet det er ulige lettere at komme i kontakt med mænd end med kvinder, også for de unges vedkommende – ikke på grund af sproget, men fordi der er nogle kulturelle, sociale og religiøse barrierer, som stiller sig hindrende i vejen eller i det mindste vanskeliggør opnåelsen af kontakt. Under mine rejser i Indien har jeg dog lagt mærke til, at der blandt de meget unge kvinder (16-19 år) er et skred i gang, hvilket gør det lettere at komme til at tale med dem. Og deres engelsk er lige så godt som de unge mænds – i det hele taget taler forbløffende mange unge indere et forbløffende godt engelsk.

På 2. klasse ureserveret skal man være indstillet på, at det kan blive ståplads hele vejen, og at der desuden kan være så megen trængsel, at der kun lige er plads til at have begge fødder plantet på gulvet. Årsagen er, at hovedparten af de indiske toge kun er udstyret med en enkelt vogn på denne klasse – så godt som altid længst fremme lige efter loko-

1) På det tidspunkt bestod regeringen af 12 partier, et antal som senere faldt til ti, men til gengæld mistede den sit flertal. Den blev imidlertid holdt ved magten i kraft af støtte fra to partier, som ikke deltog i regeringen (ikke de to, som havde forladt den), og den måtte først gå af efter et valgnederlag i foråret 2014.

motivet og en bagagevogn – og i et land med så mange fattige bliver den for det meste hurtigt fyldt op. Når en vogn for alvor er tætpakket, prøver jeg om muligt at komme til at stå ved en af dørene (de er altid åbne), men det kan være særdeles svært at komme i besiddelse af en sådan attråværdig ståplads, da der er rift om dem – de er nemlig begunstiget med den friske luft, som trods vinduesåbninger og ventilatorer (der ikke altid fungerer) kan være en mangelvare inden i vognen. At stå i døren er imidlertid ikke ufarligt – for nogle år siden blev en dansk turist dræbt i Indien, da han faldt ud af døren på et kørende tog.

Det er sjældent, at jeg bliver den glade ejer af en siddeplads i begyndelsen af en togrejse, og grunden er, at jeg ikke orker at tage del i det hundeslagsmål, som altid finder sted ved indstigningen på et tog (og en bus, hvilket jeg vender tilbage til). Det er alles kamp mod alle, og de passagerer, som ønsker at forlade toget, må gøre en heroisk indsats for at komme ud på perronen – at der kan være ældre kvinder eller kvinder med børn blandt dem, som vil af, dæmper ikke på mindste måde dem, der skal ind. Det er et uværdigt sceneri, og desuden er de hæmningsløse bestræbelser næsten altid forgæves, da de sæder, som blev ledige, er taget af de passagerer, som stod op. Et slags voldsritual, som gentages i det uendelige, og som afspejler et mindre sympatisk træk i den indiske psyke.

Undertiden hænder det, at jeg får en siddeplads alligevel – enten fordi en ung mand rejser sig for mig, eller fordi man, når en plads bliver ledig, i første række har opmærksomheden henledt på min person. At være udenlandsk turist, især fra Vesten, giver nu og da bonus, men min fremskredne alder har sikkert også betydning. Sædvanligvis indebærer dette ikke, at jeg kommer til at sidde ned resten af turen, for hvis jeg ser en kvinde med et barn eller en ældre kvinde stige på uden at kunne få en siddeplads, rejser jeg mig – for øvrigt som den eneste – så at hun kan få min plads.

Følgelig står jeg vanligvis op enten under hele togrejsen eller det meste af den, men på den anden side har jeg kun nogle få gange været ude for, at trængslen var så stor, at man følte sig hensat til en kreaturvogn. En

af de værste oplevelser i så henseende var i et tog fra Chennai (Madras) til Villupuram i delstaten Tamil Nadu (hvor Chennai er hovedstad) – 'overbelægningen' var så udtalt, at jeg kun havde plads til én fod på gulvet, den anden lignede et hvileløst dyr på jagt efter et ståsted i tilværelsen. Det siger sig selv, at jeg indimellem – det vil sige, når det ben, som kropsvægten hvilede på, begyndte at sove – blev nødt til at skifte mellem de to fødder, men det havde sine store vanskeligheder, fordi en lille gut brugte min sko som sovepude. De første par gange holdt jeg den gående længere, end jeg burde – en unødvendig hensyntagen, da drengen knap nok vågnede, når jeg løftede hans hoved for at skifte fod, og under alle omstændigheder faldt han hurtigt i søvn igen. Drengen, hvis mor havde erobret en siddeplads på gulvet ved simpelt hen at lade sig glide ned langs væggen, var ikke den eneste, som sov – det gjorde også to fyldebøtter, hvis henslængte kroppe gjorde det hele endnu mere trangt. Ingen gjorde forsøg på at få dem på højkant, men til gengæld blev der ikke taget det mindste hensyn til dem, når folk skulle af og på eller på toilettet. Deres brandert må have været af gigantiske dimensioner, for trods den ublide behandling sov de stadig, da jeg stod af.

Det gjorde jeg efter to timer og tyve minutter.

Vi var kun to, som skulle af i Villupuram, en by som for mig var indgangsporten til den tidligere franske koloni, Pondicherry – til gengæld var der tolv, som skulle på, og de indledte den sædvanlige kamp for at komme først ind. Da toget skulle til at køre, vendte jeg mig om og så, at de alle var kommet med. Ufatteligt!

Jeg har tit undret mig over, at inderne tager så lidt hensyn til hinanden, for der er ikke noget hårdt og egoistisk over dem, tværtimod virker de følsomme, ligesom udadvendthed og åbenhed er noget karakteristisk for dem. Mit bedste bud på et svar er, at Indien fremdeles er et klansamfund – det moderne er ved at vinde indpas, men de gamle strukturer er stort set intakte, fordi det bevarende, det konservative er en af de stærkeste kræfter. Det karakteristiske ved et klansamfund er, at ens hensyntagen er begrænset til dem, man kender, det vil sige familie (bredt forstået, apropos udtrykket klan) og venner. Derfor har

ambulancer det utrolig svært med at kæmpe sig vej gennem trafikken, derfor dør folk på gaden uden at nogen løfter en finger, og derfor må ældre og kvinder med børn stå op i toge og busser.

Nogle ganske få gange har det været mig totalt umuligt at komme ind i vognen med 2. klasse ureserveret, og jeg har så søgt tilflugt i den tilstødende vogn for 2. klasse reserveret, hvor passagererne har en liggeplads til rådighed – til gengæld er billetterne 8-10 gange så dyre. At befinde sig på 2. klasse reserveret uden gyldig billet til denne del af toget er selvsagt ulovligt, også selv om man blot står op ved døren, og der er for det meste kontrol i disse vogne. En sådan var jeg ude for på strækningen mellem Muzaffarpur og Katihar, begge byer beliggende i delstaten Bihar, men forspillet var lidt specielt.

Mens jeg på stationen i Muzaffarpur stod i den lange kø foran lu-
gen, som solgte billetter til 2. klasse ureserveret, dukkede en betjent op og spurgte, hvor gammel jeg var. Jeg studsede over det mærkelige spørgsmål, men der var en mening med det, for da han fik min alder at vide, førte han mig over til en billetluge, hvor der kun stod én person – den var nemlig for pensionister, hvilket var svært at finde ud af, da teksten var på hindi; på samme station var der også en luge specielt for kvinder – disse to særlige billetluger findes på de færreste stationer. Efter at have købt billet, endog med seniorrabat, det vil sige, den kom til at koste fem kroner i stedet for otte, takkede jeg betjenten og slog mig ned på perronen for at vente på toget. Dette var flere timer forsinket, men da det endelig dukkede op, forsøgte jeg at tilkæmpe mig en mikroskopisk ståplads i vognen for 2. klasse ureserveret – det holdt hårdt, men netop da det var ved at lykkes, indfandt betjenten sig på ny og førte mig hen til 2. klasse reserveret, hvor han fandt en plads til mig. Hans sidste ord var:

”Hvis der kommer kontrol, skal du ikke betale mere end 100 rupees.”

Den hjælpsomme betjent havde ikke behøvet at gøre sig nogen bekymringer, for da kontrolløren viste sig og så min ugyldige billet, var hans eneste reaktion at bede en anden passagerer om at flytte sig, så at

jeg kunne ligge ned og sove – det var sent om aftenen, og på grund af forsinkelsen var der endnu nogle timer til endestationen. I øvrigt fandt den anden passager hurtigt en liggeplads.

En anden gang, hvor nødvendighedens lov gjorde, at jeg måtte søge tilflugt på 2. klasse reserveret, var i toget fra New Delhi til Moramabad i delstaten Uttar Pradesh, men denne vogn var næsten lige så pakket med rejsende som den, jeg havde måttet opgive at komme ind i. Heldigvis varede rejsen ikke mere end lidt over tre timer, og de få gange, vi holdt undervejs, var der mulighed for at hvile sig en stund på en bæk på perronen. Da vi nåede frem til Moramabad, var det svært at komme ud – ikke fordi nogle maste på for at komme ind, men fordi en stor, bred og bistert udseende kontrollør stod lige uden for døren. Ham var de unge mænd uden gyldig billet ikke meget for at komme i klørne på, og det lykkedes for enkelte at slippe ud gennem døren på den anden side af togvognen, løbe over nogle skinner og klatre op på en anden perron. De øvrige måtte betale en bøde, og da en af dem klagede, gav kontrolløren ham et hårdt knytnæveslag i ansigtet. Grædende henvendte han sig til en politibetjent i nærheden, men denne viftede ham bort. Offentligt ansatte i Indien behandler ofte befolkningen som det rene skidt – det minder om den medfart, borgerne i det kommunistiske Østeuropa fik – og ganske vist kan inderne være en uregerlig flok, men hvad med lidt værdighed? Opinionsundersøgelser har vist, at et flertal af inderne ikke vil henvende sig til politiet i tilfælde af, at de bliver udsat for en forbrydelse – nogle fordi de mener, at det ikke nytter, andre fordi de simpelt hen er bange for politiet. Det er en falliterklæring for et samfund.

Og hvad med mig, som heller ikke havde gyldig billet? I den hårdtslående og barske kontrollørs ansigt viste der sig et stort og venligt smil, samtidig med at han tog min rygsæk for at gøre det lettere for mig at stige ud. Og at se min billet ytrede han ingen ønsker om. Snak om VIP-behandling, og så var jeg formentlig den største synder af alle: På stationen i New Delhi havde jeg på grund af den lange kø ikke engang nået at købe billet til 2. klasse ureserveret.