

“

Bengaluru's Bus stories



ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಬಸ್ಸಿನ ಕಥೆಗಳು



Utrecht
University



DATA COLLECTION TEAM

Dilipa S

Pooja Narayanappa

Sahana N

Saniya Samrin D

MENTORING TEAM

Ajay Bailey

Lekha Subaiya

Prajwal Nagesh

Shaheen Shasa

Sobin George



ಮಾಹಿತಿ ಸಂಗ್ರಹಣಾ ತಂಡ

ದಿಲೀಪ ಎಸ್

ಪೂಜಾ ನಾರಾಯಣಪ್ಪ

ಸಹನಾ ಎನ್

ಸಾನಿಯಾ ಸಮ್ರಿನ್ ಡಿ

ಮಾರ್ಗದರ್ಶನ ತಂಡ

ಅಜಯ್ ಬೈಲಿ

ಲೇಖಾ ಸುಬಯ್ಯ

ಪ್ರಜ್ವಲ್ ನಾಗೇಶ್

ಶಹೀನ್ ಶಾಸ

ಸೋಬಿನ್ ಜಾರ್ಜ್

Kannada editor: Raghu Nadig

English editor: R.H. Itagi

Design: Suresh N

Illustrations: Ramu S

Photographs: Dilipa S, Prajwal Nagesh, Pooja Narayanappa, Sahana N, Saniya Samrin D

Date of publication: October, 2024

ಕನ್ನಡ ಸಂಪಾದಕ: ರಘು ನಾಡಿಗ್

ಇಂಗ್ಲಿಷ್ ಸಂಪಾದಕ: ಆರ್.ಎಚ್. ಇಟಗಿ

ವಿನ್ಯಾಸ: ಸುರೇಶ್ ಎನ್

ಚಿತ್ರಕಲೆ: ರಾಮು ಎಸ್

ಛಾಯಾಚಿತ್ರ ಕಲೆ: ದಿಲೀಪ್ ಎಸ್, ಪ್ರಜ್ವಲ್ ನಾಗೇಶ್,

ಪೂಜಾ ನಾರಾಯಣಪ್ಪ, ಸಹನಾ ಎನ್, ಸಾನಿಯಾ ಸಮ್ರಿನ್ ಡಿ

ಪ್ರಕಟಣೆ ದಿನಾಂಕ: ಅಕ್ಟೋಬರ್, 2024

INTRODUCTION

- Introduction / 6

CITY THROUGH WINDOWPANES

- Double-deckers: Like sitting on top of an elephant ➤ 10
- Best seat in the city ➤ 12
- Bus as two sides of a story ➤ 14
- Where are the flowers? ➤ 15

BONDS BY BUS

- The Malleshwaram doSe and my missing cousin ➤ 18
- Festivities and cultural embrace ➤ 19
- The best marriage match: thanks to the conductor! ➤ 20

PERSONS WITH DISABILITIES

- Bus as the space for dignity: someone will help! ➤ 24
- Where is our bus pass? ➤ 25

GENDER, EXCLUSION AND INCLUSION

- Everyone offered me a seat! Story of a pregnant woman ➤ 28
- 'I will drop near your house, come ma': Travel by night ➤ 29
- Life of a garment factory worker ➤ 30
- These windowpanes know my tears well ➤ 31

AGE AND MOBILITY

- Space for friendship and bonds ➤ 34
- What is the use of student pass? ➤ 36
- Bus passes and equity ➤ 37

AFFECTION TOWARDS BUS

- The love for bus radio ➤ 40
- My bus is mine till it reaches scrap! ➤ 41
- 'The bus is my office!' ➤ 42

LIFE AROUND BUSES

- The one who sweeps the bus ➤ 46
- The one who repairs the bus ➤ 47
- Vendors on wheels ➤ 48
- Duty over grief ➤ 49

ABOUT US

- ➤ 50

ಪೀಠಿಕೆ

- ಪೀಠಿಕೆ ➤ 7

ಕಿಟಕಿಯಿಂದ ಕಂಡ ನಗರ

- ಅಂಬಾರಿ ಮೇಲೆ ಕೂತುಂಗೆ ಡಬಲ್ ಡೆಕರ್ ಬಸ್! ➤ 11
- ನಗರದಲ್ಲಿ ಅತ್ಯುತ್ತಮ ಆಸನ ➤ 13
- ಬಸ್ ಒಂದೇ ಕಥೆಯ ಎರಡು ಭಾಗಗಳು ➤ 14
- ಹೂವುಗಳು ಎಲ್ಲಿ? ➤ 15

ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಬಾಂಧವ್ಯ

- ಮಲ್ಲೇಶ್ವರಂ ದೋಸೆ ಮತ್ತು ಕಳೆದುಹೋದ ನನ್ನ ತಮ್ಮ ➤ 18
- ಹಬ್ಬದ ಸಡಗರ ➤ 19
- ಮದುವೆ ಮಾಡಿಸಿದ ಕಂಡಕ್ಕರ್ ➤ 20

ವಿಕಲಚೇತನನ ಮನದಾಳ

- ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಮರ್ಯಾದೆ ➤ 24
- ನಮ್ಮ ಬಸ್ ಪಾಸ್ ಎಲ್ಲಿ? ➤ 25

ಲಿಂಗ ಸಮಾನತೆ ಮತ್ತು ಅಸಮಾನತೆ

- ಎಲ್ಲರೂ ಜಾಗ ಬಿಟ್ಟುಕೊಟ್ಟರು: ಇದು ಗರ್ಭಿಣಿಯೊಬ್ಬಳ ಕಥೆ ➤ 28
- ನಿಮ್ಮ ಮನೆ ಹತ್ತನೇ ಬಿಡ್ಡಿವಿ ಬಾರಮ್ಮ ➤ 29
- ಗಾರ್ಮೆಂಟ್ಸ್ ಫ್ಯಾಕ್ಟರಿ ಕಾರ್ಮಿಕಳ ಕಥೆ ➤ 30
- ಆ ಕಿಟಕಿಗೆ ನನ್ನ ಕಣ್ಣೀರು ಗೊತ್ತು ➤ 31

ವಯಸ್ಸು ಮತ್ತು ಪಿಡಾಟ

- ಸ್ನೇಹಲೋಕ ➤ 35
- ಬಸ್ ಪಾಸ್ ನಿಂದ ಏನು ಉಪಯೋಗ? ➤ 36
- ಬಸ್ ಪಾಸ್ ಮತ್ತು ನ್ಯಾಯ? ➤ 37

ಬಸ್ಸಿನೊಂದಿಗೆ ನಂಟು

- ಬಸ್ ರೇಡಿಯೋ ಅಂದರೆ ಪ್ರೀತಿ ➤ 40
- ಗುಜರಿ ಸೇರೋವರ್ಗು ಇದು ನನ್ನ ಬಸ್ಸು ➤ 41
- ಬಸ್ಸಿಗೆ ಅಲಂಕಾರ ➤ 43

ಬಸ್ಸಿನ ಸುತ್ತ ಜೀವನ

- ಬಸ್ ಗುಡಿಸುವವ ➤ 46
- ಬಸ್ ದುರಸ್ತಿ ಮಾಡುವವ ➤ 47
- ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ವ್ಯಾಪಾರ ➤ 48
- ಕಾಯಕವೇ ಕೈಲಾಸ ➤ 49

ನಮ್ಮ ಬಗ್ಗೆ

- ➤ 50

INTRODUCTION

A bus journey takes us to different places, crisscrossing the city, amidst the hustle and bustle before reaching the city's farthest points. It serves as the lifeline of people moving into the city and those who need to travel large distances for work and study. And in the process, brings together people from various walks of life and, in a way, for a short moment, reduces the differences based on religion, language, age, financial status, and gender. Buses have been plying on the roads of Bangalore since 1939. The Bangalore Transport Service (BTS) created by the then Mysore Government was renamed Bangalore Metropolitan Transport Corporation (BMTC) in 1997. The BMTC network with more than 6000 buses carries about 36 lakh passengers every day. These are not just trips but an integral fabric keeping the city and people connected. Over the years, these bus routes have been linking farmers to markets, students to schools and colleges, workers to factories and offices and patients to hospitals. The subsidised pricing of bus tickets through various schemes (senior citizen, gender, disability, informal worker) has not only improved its affordability, but also ensured that the vulnerable groups are not marginalised.

The pivotal role of buses in the city's making has largely remained neglected in its development story, excepting a few occurrences in the popular imagination. Public buses were a mode of modernisation connecting people to work and education, bringing in labour and enabling early industrial growth. Have since changed the city to unrecognisable levels, ushering in service sector industries, facilitating newer migration flows, expanding its peripheries, while at the same time, facing complex service delivery constraints. With these changes, the meaning of bus and the meanings attached to its service have also changed. Anyone you ask in your family will have fond memories of their bus journeys in the city as children. As societies and cities change, the attachment to buses also changes. We want to highlight people's love and attachment to buses by showcasing a range of emotions people still have about buses and how people from different walks of life view the bus and how bus drivers, conductors and commuters together make the bus a social and familial space.



Utrecht University, The Netherlands, Institute for Social and Economic Change, Bengaluru (ISEC), Bangalore Bus Prayaanikara Vedike (BBPV) and SAMVADA joined hands to document the perspectives of users and service providers (BMTC/ erstwhile BTS) on what the bus meant to their lives. We call it *Bussina Kathegalu* (Bus Stories). These are a collection of stories and experiences of people, whose lives have been touched by the city's bus service. We had four enterprising young researchers, who travelled with bus users and personnel, spoke with them for gathering these stories. With their efforts and together with BMTC, commuters and other stakeholders, this project intends to bring you, your families and the government's attention and affection back to the Buses of Bengaluru!



ಪೀಠಿಕೆ

ಕಾರ್ಖಾನೆಗಳು ಮತ್ತು ಕಚೇರಿಗಳಿಗೆ ಹಾಗೂ ರೋಗಿಗಳನ್ನು ಅಸ್ಪತ್ರೆಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ಕೆಲಸವನ್ನು ಅನೇಕ ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಹಿರಿಯ ನಾಗರಿಕರು, ಮಹಿಳೆಯರು, ವಿಕಲಚೇತನರು, ಅನೌಪಚಾರಿಕ ಕೆಲಸಗಾರರು ಹೀಗೆ ವಿವಿಧ ಯೋಜನೆಗಳ ಸಹಾಯಧನದ ಮೂಲಕ ದಕ್ಕುವ ತಗ್ಗಿಸಿದ ಬೆಲೆಯ ಬಸ್ ಟಿಕೆಟ್‌ಗಳು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಕೈಗೆಟುಕುವಂತಿದ್ದು, ಆರ್ಥಿಕವಾಗಿ ಅಶಕ್ತರಾಗಿರುವವರು ಮೂಲಿಗುಂಪಾಗದಂತೆ ಅವು ಖಾತ್ರಿಪಡಿಸಿವೆ.

ನಗರವನ್ನು ಸಮರ್ಥವಾಗಿ ರೂಪಿಸುವಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ವಹಿಸುವ ನಿರ್ಣಾಯಕ ಪಾತ್ರವು, ಜನಪ್ರಿಯ ಪರಿಕಲ್ಪನೆಗಳಲ್ಲಿನ ಒಂದಷ್ಟು ಘಟನೆಗಳನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿದರೆ, ಅದರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಥಾನಕದಲ್ಲಿ ಬಹುತೇಕವಾಗಿ ನಿರ್ಲಕ್ಷಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದೆ ಎನ್ನಬೇಕು. ಹಾಗೆ ನೋಡಿದರೆ, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆಯ ಬಸ್ಸುಗಳು, ಕಾರ್ಯಕ್ಷೇತ್ರ ಮತ್ತು ಶಿಕ್ಷಣಕ್ಷೇತ್ರಗಳಿಗೆ ಜನರನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ಆಧುನಿಕರಣ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯ ಒಂದು ವಿಧಾನವಾಗಿದ್ದವು. ಕಾರ್ಮಿಕರನ್ನು ಕರೆತಂದು ಕಾರ್ಖಾನೆಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ಮೂಲಕ ಅವು ಅರಂಭಿಕ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ನಾಂದಿಹಾಡಿದ್ದಿದೆ, ಆ ಕಸರತ್ತನ್ನು ಸರಾಗಗೊಳಿಸಿದ್ದಿದೆ. ಅಲ್ಲಿಂದೀಚೆಗೆ, ನಗರವು ಗುರುತಿಸಲಾಗದ ಮಟ್ಟಕ್ಕೆ ಬದಲಾಗಿಬಿಟ್ಟಿದೆ, ಸೇವಾವಲಯದ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳ ಉಗಮಕ್ಕೆ ನಾಂದಿಹಾಡಿದೆ, ಅಲ್ಲಿಗೆ ಬರುವ ಹೊಸ ವಲಸೆಯ ಹರಿವುಗಳಿಗೆ ಸಾಕ್ಷಿಯಾಗಿದೆ, ತನ್ನೆಲ್ಲಾ ಪರಿಧಿಗಳನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸಿಕೊಂಡಿದೆ; ಇವುಗಳ ಜತೆಜತೆಗೆ, ಸಂಕೀರ್ಣವಾಗಿರುವ ಸೇವಾ ವಿತರಣಾ ಇತಿಮಿತಿಗಳು ಅಥವಾ ನಿರ್ಬಂಧಗಳನ್ನು ಕೂಡ ನಗರವು ಎದುರಿಸುತ್ತಾ ಬಂದಿದೆ ಎನ್ನಲೇಬೇಕು. ಈ ಎಲ್ಲಾ ಬದಲಾವಣೆಗಳಿಂದಾಗಿ, ಬಸ್ಸು ಎಂಬ ಪರಿಕಲ್ಪನೆಯು ಅರ್ಥ ಹಾಗೂ ಬಸ್ಸಿಗೆ ಲಗತ್ತಿಸಲಾಗಿರುವ ಅರ್ಥಗಳು ಕೂಡ ಬದಲಾಗಿವೆ ಎಂಬುದನ್ನು ನಾವು ಗಮನಿಸಬೇಕು. ಬೇಕಿದ್ದರೆ, ನಿಮ್ಮ ಕುಟುಂಬದಲ್ಲಿ ಯಾರನ್ನೇ ಅಗಲಿ ಹಾಗೇ ಸುಮ್ಮನೆ ಒಮ್ಮೆ ಕೇಳಿ ನೋಡಿ, ತಾವು ಮಕ್ಕಳಾಗಿದ್ದಾಗ ನಗರದಲ್ಲಿನ ಬಸ್ ಪ್ರಯಾಣದಲ್ಲಿ ತಮಗಾದ ಅನುಭವಗಳ ಮೆಚ್ಚಿನ ನೆನಪುಗಳನ್ನು ನಿಮಗೆ ಮೊಗಮೊಗದು ನೀಡುತ್ತಾರೆ. ಸಮಾಜಗಳು ಮತ್ತು ನಗರಗಳು ಬದಲಾದಂತೆ, ಬಸ್ಸುಗಳ ಜತೆಗಿನ ಜನರ ನಂಟು ಕೂಡ ಬದಲಾಗುತ್ತದೆ.

ಬಸ್ಸುಗಳ ಕುರಿತಾಗಿ ಜನರು ಈಗಲೂ ಹೊಂದಿರುವ ಭಾವನೆಗಳ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯನ್ನು ಹಾಗೂ ಸಮಾಜದ ವಿವಿಧ ಸ್ತರಗಳಿಗೆ, ವಿಭಿನ್ನ ಕಾರ್ಯಕ್ಷೇತ್ರಗಳಿಗೆ ಸೇರಿದ ಜನರು ಬಸ್ಸನ್ನು ಯಾವ ದೃಷ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ನೋಡುತ್ತಾರೆ, ಮತ್ತು ಬಸ್ ಚಾಲಕರು, ನಿರ್ವಾಹಕರು ಹಾಗೂ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಬಸ್ಸನ್ನು ಒಂದು ಸಾಮಾಜಿಕ ಮತ್ತು ಕೌಟುಂಬಿಕ ಸ್ಥಳವನ್ನಾಗಿ ಹೇಗೆ ಪರಿಭಾವಿಸುತ್ತಾರೆ/ಮಾಡುತ್ತಾರೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಇಲ್ಲಿ ಅನಾವರಣಗೊಳಿಸುವ ಮೂಲಕ, ಬಸ್ಸುಗಳೆಡೆಗೆ ಜನರು ಹೊಂದಿರುವ ಪ್ರೀತಿ ಮತ್ತು ನಂಟನ್ನು ಎತ್ತಿ ತೋರಿಸುವುದು ನಮ್ಮ ಬಯಕೆ. ಬಳಕೆದಾರರು ಮತ್ತು ಸೇವಾಧಾತರ (ಬಿಎಂಟಿಸಿ/ ಹಿಂದಿನ ಬಿಟಿಎಸ್) ದೃಷ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸು ಎಂದರೇನು? ಅವರ ಜೀವನದಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸು ವಹಿಸಿರುವ ಪಾತ್ರವೇನು? ಎಂಬುದನ್ನು ಕಂಡುಕೊಳ್ಳಲು, ನೆದರ್ಲೆಂಡ್ಸ್ ದೇಶದ ಉಟ್ರೆಕ್ಟ್ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯ, ಬೆಂಗಳೂರಿನ 'ಇನ್ಸ್ಟಿಟ್ಯೂಟ್ ಫಾರ್ ಸೋಷಿಯಲ್ ಅಂಡ್ ಇಕನಾಮಿಕ್ ಚೇಂಜ್' (ಐಎಸ್‌ಇಸಿ), ಬೆಂಗಳೂರು ಬಸ್ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ವೇದಿಕೆ (ಬಿಬಿಪಿಬಿ) ಮತ್ತು ಸಂವಾದ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಪರಸ್ಪರ ಕೈಜೋಡಿಸಿ, ಅವರ ದೃಷ್ಟಿಕೋನಗಳನ್ನು ಒಂದೆಡೆ ಕಲೆಹಾಕಲು ಮುಂದಾದವು. ಇದನ್ನು ನಾವು 'ಬಸ್ಸಿನ ಕಥೆಗಳು' ಎಂದು ಕರೆದಿದ್ದೇವೆ. ನಗರದ ಬಸ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಂದ ಪ್ರಭಾವಿತರಾಗಿರುವ ಜನರ ಜೀವನಾನುಭವಗಳು ಮತ್ತು ಕಥಾನಕಗಳ ಸಂಗ್ರಹವಾಗಿದೆ ಈ ಕಿರುಹೊತ್ತಿಗೆ. ಈ ಅನುಭವಾಮೃತವನ್ನು ಕಲೆಹಾಕಲು ನಮ್ಮ ಬಳಕೆಗೆ ಸೇರಿದ ನಾಲ್ಕು ಮಂದಿ ಉದ್ಯಮಶೀಲ ಯುವಸಂಶೋಧಕರು ಬಸ್ಸಿನ ಬಳಕೆದಾರರು ಮತ್ತು ಸಿಬ್ಬಂದಿಯೊಂದಿಗೆ ಮಾತನಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಅವರ ಪ್ರಯತ್ನಗಳ ಜತೆಗೆ ಬಿಎಂಟಿಸಿ ಸಂಸ್ಥೆ, ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಹಾಗೂ ಇತರ ಮಧ್ಯಸ್ಥಗಾರರ ಪರಿಶ್ರಮವನ್ನೂ ಇಲ್ಲಿ ಸೇರಿಸಿಕೊಂಡು, ನಿಮ್ಮ, ನಿಮ್ಮ ಕುಟುಂಬಗಳ ಹಾಗೂ ಸರ್ಕಾರದ ಗಮನ ಹಾಗೂ ಪ್ರೀತಿಯನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಬಸ್ಸುಗಳ ಕಡೆಗೆ ಮರಳಿ ಸೆಳೆಯುವುದು ಈ ಯೋಜನೆಯ ಬಯಕೆ!

ಬಸ್ ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕಿರುವ ಮಹತ್ವ ನಿಮಗೆ ಗೊತ್ತಿರುವ ಸಂಗತಿಯೇ. ನಮ್ಮಂಥ ಪಯಣಿಗರನ್ನು ವಿವಿಧ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಹೊತ್ತೊಯ್ಯುವ ಇದು ನಗರದ ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳನ್ನು ಅಡ್ಡಹಾಯುತ್ತಾ, ಗಡಿಬಿಡಿ-ಗದ್ದಲಗಳ ನಡುವೆಯೇ ಹಾದಿಮಾಡಿಕೊಂಡು ಸಾಗುತ್ತಾ, ನಗರದ ದೂರದ ಸ್ಥಳಗಳನ್ನು ತಲುಪುತ್ತದೆ. ನಗರಕ್ಕೆ ಬರುವ ಜನರ ಪಾಲಿಗೆ ಮಾತ್ರವಲ್ಲದೆ, ಕೆಲಸ ಹಾಗೂ ಅಧ್ಯಯನಕ್ಕಾಗಿ ಹೆಚ್ಚು ದೂರವನ್ನು ಕ್ರಮಿಸಬೇಕಾಗಿ ಬರುವವರ ಪಾಲಿಗೂ ಇದೊಂದು ಜೀವನಾಡಿಯಾಗಿದೆ. ವಿವಿಧ ಜೀವನೋಪಾಯಗಳನ್ನು ನೆಚ್ಚಿರುವ ಜನರನ್ನು ಹತ್ತಿರಕ್ಕೆ ತರುವ ಅಥವಾ ಒಗ್ಗೂಡಿಸುವ ಈ ಬಸ್ಸು ಒಂದರ್ಥದಲ್ಲಿ ಕೆಲ ಕ್ಷಣದವರೆಗಾದರೂ ಧರ್ಮ, ಭಾಷೆ, ವಯಸ್ಸು, ಹಣ, ಮತ್ತು ಲಿಂಗ ಇವೇ ಮೊದಲಾದ ಭೇದಭಾವಗಳನ್ನು ತಗ್ಗಿಸುತ್ತದೆ ಎಂದರೆ ಅತಿಶಯೋಕ್ತಿಯಲ್ಲ. ಹಾಗೆ ನೋಡಿದರೆ, ೧೯೬೯ರ ಕಾಲಘಟ್ಟದಿಂದಲೂ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಸಂಚರಿಸುತ್ತಿವೆ. ಒಂದು ಕಾಲಕ್ಕೆ 'ಬೆಂಗಳೂರು ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಸರ್ವಿಸ್' (ಬಿಟಿಎಸ್) ಎಂದು ಹೆಸರಿಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದು ತರುವಾಯ ೧೯೭೭ರಲ್ಲಿ 'ಬೆಂಗಳೂರು ಮೆಟ್ರೋಪಾಲಿಟನ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್' (ಬಿಎಂಟಿಸಿ) ಎಂದು ಮರುನಾಮಕರಣಗೊಂಡ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಿದ್ದು ಅಂದಿನ ಮೈಸೂರು ಸರ್ಕಾರ. ಬರೋಬ್ಬರಿ ೬೦೦೦ಕ್ಕೂ ಹೆಚ್ಚು ಬಸ್ಸುಗಳ ಈ ಜಾಲವು ಪ್ರತಿದಿನ ಏನಿಲ್ಲವೆಂದರೂ ೬೬ ಲಕ್ಷ ಪರ್ಯಟನೆಗಳನ್ನು (ಟ್ರಿಪ್‌ಗಳನ್ನು) ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತದೆ. ಇವು ಕೇವಲ ಪರ್ಯಟನೆಗಳಾಗಿರದೆ, ನಗರದ ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ಅವಿಭಾಜ್ಯ ಬಂಧ ಅಥವಾ ಹೆಣಿಗೆಯ ನೆಯ್ಯೆಯಾಗಿದೆ. ಅಂತೆಯೇ ಈ ಬಸ್ ಮಾರ್ಗಗಳು, ಕೃಷಿಕರನ್ನು ಮಾರುಕಟ್ಟೆಗಳಿಗೆ, ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳನ್ನು ಶಾಲಾ-ಕಾಲೇಜುಗಳಿಗೆ, ಕೆಲಸಗಾರರನ್ನು



“

*City
through
windowpanes*

ಕಿಟಕಿಯಿಂದ ಕಂಡ ನಗರ

Double-deckers: Like sitting on top of an Elephant

We met 55-year-old Paramesh on a bus journey in central Bengaluru, who invited us to his stationery store to narrate his childhood memories of double-decker buses.

For some 30-35 years, I have been using BMTC buses, Sir. If there was ever a real Bengaluru, it was back then when I sat in a BMTC's window seat. That feeling and enjoyment were something else. This much traffic did not exist then; households did not have many vehicles, and almost everyone was dependent on BMTC. But then, there weren't these many buses, as it is today. Earlier, people used to wait for buses, but now buses wait for people.

Those (double-decker) buses were like stacked on top of each other. We used to feel scared of falling while getting on those buses. I have travelled on this with my (shop) owner many times. The double-decker buses had two conductors. On the terrace, all the youngsters would sit, while women and older people would sit below, as they found it difficult to climb up the steps.



Manjula Shastri, 65-year-old, is a retired schoolteacher. For her, bus was an outlet of experiencing the city. Here she shares how double-decker buses were an integral part of experiencing Bengaluru.

Since 1970, I have been travelling by bus. Mostly to Lal Bagh and Cubbon Park. I used to travel most on Jayanagar's No. 4 bus. That route had double-decker buses. It was such a fun to sit on top of the bus. It was like sitting on the top of an elephant. If we were to go from Jaynagar to Majestic, it was like an *Ambari* (elephant) ride. Whenever we wanted to go to cinema, we would use double-decker or trailer bus. To sit on top of the double-decker bus, we would run quickly to get a seat. We would sit at the front. Right below us was the driver's seat. Even then, we would sit there. Even now, I travel on that route No. 4 bus.

Double-decker buses would often move between trees because double buses right, one on another. At that time, Bengaluru was a green city. Everywhere too many trees were there, right? The bus would hit tree branches, so they started cutting down trees. Then these people protested, saying they shouldn't cut them down. Then very soon, maybe within 10- 11 years, these buses were taken off the road. But I miss double-decker buses. How good they were means, from there, it was a joy to see Bengaluru. If someone were to ask me what I want from BMTC, I would ask them to bring back double-decker buses.



ಅಂಬಾರಿ ಮೇಲೆ ಕೂತಂಗಿ!

ಮಧ್ಯ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿನ ಬಸ್ ಪ್ರಯಾಣವೊಂದರಲ್ಲಿ ೫೫ ವರ್ಷದ ಪರಮೇಶ್ ಅವರನ್ನು ನಾವು ಭೇಟಿಯಾಗಿ ನಮ್ಮ ಆಶಯಗಳನ್ನು ಅವರಿಗೆ ವಿವರಿಸಿದೆವು. ಡಬಲ್ ಡೆಕರ್ ಬಸ್ಸುಗಳ ಕುರಿತಾದ ತಮ್ಮ ಬಾಲ್ಯದ ನೆನಪುಗಳನ್ನು ಸಾಧ್ಯಂತವಾಗಿ ವಿವರಿಸಲು ಅವರು ನಮ್ಮನ್ನು ತಮ್ಮ ಸ್ವೇಚ್ಛನಿ ಮಗಳಿಗೆ ಆಹ್ವಾನಿಸಿದರು.

ಒಂದು ೩೦-೩೫ ವರ್ಷದಿಂದ ಬಿಎಂಟಿಸಿನ USE ಮಾಡ್ಲಾನೆ ಇದ್ದೀವಿ ಸರ್. ನಿಜವಾದ ಬೆಂಗಳೂರಿನಾದ್ರೂ ಇತ್ತು ಅಂದ್ರೆ ಅದು ಆಗ. ಬಿಎಂಟಿಸಿ ಬಸ್ಸಲ್ಲಿ, ಕಿಟಕಿ ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿ ಕೂತೊಂದು ಹೋಯ್ತಾ ಇದ್ರೆ ಅದರ ಖುಷಿನೆ ಬೇರೆ. ಇಷ್ಟು ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಇರಲಿಲ್ಲ, ಮನೆಗೆ ನಾಲ್ಕುನಾಲ್ಕು ಗಾಡಿಗಳು ಇರಲಿಲ್ಲ. ಆಲ್‌ಮೋಸ್ಟ್ ಎಲ್ಲರೂ ಬಿಎಂಟಿಸಿನ USE ಮಾಡೋರು. ಆದ್ರೆ ಈಗ ಇರೋ ಅಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳು ಅವಾಗ ಇರಲಿಲ್ಲ. ಆಗ ಜನ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಕಾಯೋರು, ಈಗ ಜನಗಳಿಗೆ ಬಸ್ಸು ಕಾಯ್ತಾವೆ (ನಗು).

ಅವು ಒಂದರ ಮೇಲೆ ಒಂದು ದಬ್ಬಾಕೊಂಡಂಗಿ ಇರತ್ತಿದ್ದು ಅವನ್ನ ಹತ್ತೋಕೆ ಭಯ ಆಗೋದು, ಎಲ್ಲಿ ಬಿದ್ದು ಬುಡ್ಡಾವಪ್ಪ ಅಂತ. ನಾನು ನಮ್ಮ ಯಜಮಾನರ ಜೊತೆ ಸುಮಾರು ಸಲ ಆ ಬಸ್ಸಲಿ ಓಡಾಡಿದ್ದೀನಿ. ಅದಕ್ಕೆ ಇಬ್ಬರು ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಇರೋರು. ಮೇಲೊಂದು ಮಹಡಿ ಇರ್ತಿತ್ತು. ವಯಸ್ಸಿನ ಹುಡುಗು ಅಲ್ಲೋಲಿ ಕುತ್ಕೊಳ್ಳೋರು. ಹೆಂಗಸ್ತು ಮತ್ತೆ ವಯಸ್ಸಾದವರೆಲ್ಲಾ ಕೆಳಗಡೆನೇ ಇರ್ತಿತ್ತಿ, ಮೇಲೆ ಹತ್ತೋಕೆ ಕಷ್ಟ ಆಗೋದು ಅಂತ.

ಡಬಲ್ ಡೆಕರ್ ಬಸ್

ಹೀಗೆಯೇ ಮತ್ತೊಂದು ಬಸ್ ಪ್ರಯಾಣದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ನಾವು ಮಂಜುಳಾ ಶಾಸ್ತ್ರಿ ಅವರನ್ನು ಭೇಟಿಯಾದೆವು. ೬೫ ವರ್ಷ ವಯಸ್ಸಿನ ಮಂಜುಳಾ ಶಾಸ್ತ್ರಿ ಅವರು ಓರ್ವ ನಿವೃತ್ತ ಶಾಲಾ ಶಿಕ್ಷಕಿ. ಬಸ್ ಪ್ರಯಾಣ ಎಂಬುದು ಅವರ ಪಾಲಿಗೆ ನಗರವನ್ನು ಅನುಭವಕ್ಕೆ ತಂದುಕೊಳ್ಳಲು ಇದ್ದ ಒಂದು ಸಾಧನ ಅಥವಾ ಮಾರ್ಗೋಪಾಯವಾಗಿತ್ತಂತೆ. ಸದರಿ ಡಬಲ್ ಡೆಕರ್ ಬಸ್ಸುಗಳು, ತಾವು ಬೆಂಗಳೂರನ್ನು ಅನುಭವಕ್ಕೆ ತಂದುಕೊಳ್ಳುವಲ್ಲಿ ಅವಿಭಾಜ್ಯ ಅಂಗವಾಗಿದ್ದು ಹೇಗೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಅವರು ಮೆಚ್ಚಿನಿಂದ ನೆನಪಿಸಿಕೊಂಡು ಇಲ್ಲಿ ಹಂಚಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ.

೧೯೭೦ರಿಂದ ನಾನು ಬಸ್ ಅಲ್ಲಿ ಓಡಾಡಿದ್ದೀನಿ. ಜಾಸ್ತಿ ಲಾಲ್ ಬಾಗ್, ಮತ್ತೆ ಕಬ್ಬನ್ ಪಾರ್ಕ್ ಗೆ. ಜಯನಗರದ್ದು ನಂಬರ್ ೪ ಬಸ್ ಅಲ್ಲಿ ಓಡಾಡ್ತಿದ್ದಿ. ಆ ರೂಟ್ ಅಲ್ಲಿ ಡಬಲ್ ಡೆಕರ್ ಬಸ್ ಇತ್ತು. ಎಂಥಾ ಮಜಾ ಮೇಲ್ಗಡೆ ಕೂತೊಳೋದಕ್ಕೆ ಅಂದ್ರೆ, ಅದು ಆನೆಯ ಮೇಲೆ ಅಂಬಾರಿ ಥರಾ ಇತ್ತು. ಜಯನಗರ ಟು ಮೆಜೆಸ್ಟಿಕ್ ಅಂಬಾರಿ ಥರಾ ಹೋಗ್ತಿದ್ದಿ. ಸಿನಿಮಾಗೆ ಹೋಗೋವಾಗ ಎಲ್ಲ ಆ ಡಬಲ್ ಡೆಕರ್ ಅಥವಾ ಟ್ರೈಲರ್ ಬಸ್ ಅಲ್ಲಿ ಹೋಗ್ತಿದ್ದಿ. ಟ್ರೈಲರ್ ಬಸ್ ಅಂದ್ರೆ ಒಂದು ಬಸ್ ನ ಇನ್ನೊಂದ್ ಬಸ್ ಜೊತೆ ಜೋಡ್ತಿದ್ದೋರು. ಒಳ್ಳೆ ಬಸ್ ಗೆ ಬಾಲ ಇರೋ ಥರಾ ಕಾಣೋದು. ಒಬ್ಬರೇ ಡ್ರೈವರ್, ಒಬ್ಬರೇ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಆ ಬಸ್ ಗೆ. ಅದು ಬಹುಶಃ ಬಸ್ ನಂಬರ್ ೧೩ ಅನ್ನತ್ತೆ. ನಾವು ಡಬಲ್ ಡೆಕರ್ ಬಸ್ ಅಲ್ಲಿ ಮೇಲ್ಗಡೆ ಕೂರೋದಕ್ಕೆ ಓಡಿ, ಮೆಟ್ಟಿಲು ಹತ್ತಿ ಹೋಗಿ ಸೀಟ್ ಹಿಡ್ತೊತ್ತಿದ್ದಿ. ಮುಂದುಗಡೆ ಕೂತೊತ್ತಿದ್ದಿ. ಕೆಳಗಡೆ ಡ್ರೈವರ್ ಸೀಟ್ ಇರೋದು, ಅದ್ರೂ ಮೇಲೆ ನಾವು ಕೂತೊತ್ತಿದ್ದಿ. ಈಗ್ಲೂ ಕೂಡ ನಾನು ಆ ರೂಟ್ ನಂಬರ್ ೪ ಬಸ್ಸಲ್ಲೇ ಹೋಗೋದು...

ಡಬಲ್ ಡೆಕರ್ ಬಸ್ ಸ್ವಲ್ಪ ಒಂದು ಮೇಲೆ ಇನ್ನೊಂದು ಇರೋದು, ಹಾಗಾಗಿ ಅವು ಈ ಮರ ರೆಂಬೆಗಳ ಮಧ್ಯೆ ಎಲ್ಲ ಹೋಗೋದು. ಬೆಂಗಳೂರು ಆಗ ತುಂಬಾ ಹಸಿರಾಗಿತ್ತು. ಎಲ್ಲ ಅದೆಷ್ಟು ಮರಗಳಿತ್ತು ಅಲ್ಲಾ? ಈ ಬಸ್ ಆ ಮರಕ್ಕೆ ತಾಕೋದು. ಹಾಗಾಗಿ ಈ ಮರಗಳನ್ನು ಕಡಿಯೋಕ್ಕೆ ಶುರುಮಾಡಿದ್ದು. ಕೆಳು ಜನಾ ಕಡೀಬಾರ್ಡು ಅಂತ ಹೋರಾಟ ಮಾಡಿದ್ದು. ಅಮೇಲೆ ೧೦-೧೧ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಆ ಬಸ್ಸೋಳನ್ನೇ ನಿಲ್ಲಿಸಿಬಿಟ್ಟು. ಅದರೂ ನಾ ಆ ಡಬಲ್ ಡೆಕರ್ ಬಸ್ಸನ್ನ ಮಿಸ್ ಮಾಡ್ತೊತ್ತೀನಿ. ಅಲ್ಲಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ನೋಡಕ್ಕೆ ಎಷ್ಟು ಚಂದ ಇತ್ತು. ನನ್ನ ಏನಾದ್ರೂ ಬಿಎಂಟಿಸಿ ಇಂದ ಏನ್ ಬೇಕು ಅಂದ್ರೆ, ನಾನು ಡಬಲ್ ಡೆಕರ್ ಬಸ್‌ನ ಮತ್ತೆ ತನ್ನಿ ಅಂತ ಕೇಳ್ತೀನಿ.

Best seat in the city

While commuting on the K-2 series bus, we met 40-year-old bus driver Shankrappa. Since he was on duty that day, Shankrappa mentioned that he had a weekly off the next day and invited us to visit him if we were ever in Nagashettihalli. The next day we visited Shankrappa in a small room that he had rented to live in, while his family stayed in his native village. Over a cup of coffee, he told us about his history with BMTC.

I am from Ramanahalli from HD Kote. I couldn't study beyond SSLC. Those alphabets somehow never got into my head. My father was a BMTC driver and when he passed away, I got his job. My father passed away some fourteen years ago; it has been twelve years since I got this job. From then till now, I have driven BMTC bus without a single case being filed. Throughout the week, I stay in this room. Weekly once I go to my village, meet my family and come back. I have a small daughter.

We would come to Bengaluru once in a blue moon. Once when I was in 10th standard, we had come to the city on a school trip. Another time I came with my father to visit ISKCON (temple). Otherwise, I have not come to the city at all. First, first, for village folks like us, it would be terrifying to drive this bus in a city like Bengaluru. I have also driven this bus with a shivering feeling for three months. Later see, Sir, our *Airavata* (vehicle of lord Indra) would move at a tear away speed. Looking at today's traffic and vehicles, I feel earlier traffic, when we were new to the job, was minimal.





ನಗರದಲ್ಲೇ ಅತ್ಯುತ್ತಮ ಆಸನ

ಕೆ-೨ ಸರಣಿಯ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವಾಗ, ೪೦ ವರ್ಷ ವಯಸ್ಸಿನ ಬಸ್ ಚಾಲಕ ಶಂಕರಪ್ಪ ಅವರನ್ನು ನಾವು ಭೇಟಿಯಾದೆವು. ಅಂದು ಅವರು ಕರ್ತವ್ಯದಲ್ಲಿ ವ್ಯಸ್ತರಾಗಿದ್ದ ಕಾರಣ, ಮರುದಿನ ತಮ್ಮದು ವಾರದ ರಜೆಯೆಂದೂ, ನಾವು ಒಂದೊಮ್ಮೆ ನಾಗಶೆಟ್ಟಿಹಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿ ಇದ್ದರೆ ತಮ್ಮನ್ನು ಅಲ್ಲಿ ಭೇಟಿಯಾಗಬಹುದೆಂದೂ ಶಂಕರಪ್ಪ ನಮ್ಮನ್ನು ಆಹ್ವಾನಿಸಿದರು. ಮರುದಿನ ನಾವು ಶಂಕರಪ್ಪ ಅವರ ಭೇಟಿಗೆಂದು ಅವರಿದ್ದ ಪುಟ್ಟ ಕೊಠಡಿಗೆ ತೆರಳಿದೆವು. ಅವರ ಕುಟುಂಬವು ಸ್ವಗ್ರಾಮದಲ್ಲಿ ಉಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದರಿಂದ, ಬೆಂಗಳೂರಿನ ವಾಸಕ್ಕೆ ಶಂಕರಪ್ಪ ಈ ಕೊಠಡಿಯನ್ನು ಬಾಡಿಗೆಗೆ ಪಡೆದಿದ್ದರು. ನಮ್ಮ ಜತೆಗೆ ಕಾಫಿ ಹೀರುತ್ತಾ, ಬಿವಂಟಿಸಿ ಜತೆಗಿನ ತಮ್ಮ ಚರಿತ್ರೆಯನ್ನು ಶಂಕರಪ್ಪ ನಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಹರವಿಟ್ಟರು.

ನಮ್ಮ ಹೆಜ್ಜೆ. ಕೋಟಿ ಹತ್ತ ರಾಮನಹಳ್ಳಿ ಸರ್. ನಮ್ಮೊಪ್ಪ ಅಪ್ಪ ಎಷ್ಟು ಹೊಡೆದು ಸ್ಕೂಲಿಗೆ ಕಳಿಸಿದ್ದೂ ನಮಗೆ ಎಸ್.ಎಸ್.ಎಲ್.ಸಿ. ಮೇಲೆ ಓದೋಕೆ ಆಗಲಿಲ್ಲ. ಆ ಹಾಳೆನೆದು ಅಕ್ಷರ ನಮ್ಮ ತಲೆಗೆ ಹತ್ತೇ ಇಲ್ಲ. ಸರ್, ನಮ್ಮಪ್ಪ ಬಿವಂಟಿಸಿ ಡ್ರೈವರ್ ಆಗಿದ್ದು ತೀರೋದ್ದು. ಅವರ ಕೆಲಸ ನನಗೆ ಸಿಕ್ಕು. ನಮ್ಮಪ್ಪ ತೀರೋಗಿ ಹದಿನಾಲ್ಕು ವರ್ಷ ಆಯ್ತು ಸರ್. ನನಗೆ ಕೆಲಸ ಸಿಕ್ಕಿ ಹನ್ನೆರಡು ವರ್ಷ. ಅವಾಗಿಂದ ಇವಾಗಂಟ ಬಿವಂಟಿಸಿಲಿ ಒಂದು ಕೇಸ್ ಇಲ್ದಂತೆ ಬಸ್ಸು ಓಡಿಸ್ಕೊಂಡು ಇದ್ದೀನಿ ಸರ್. ವಾರ ಪೂರ್ತಿ ಈ ರೂಮಲ್ಲಿ ಇರ್ತೀನಿ. ವಾರಕ್ಕೊಂದು ಸಲ ಊರಗೋಗಿ ಮಾತಾಡಿಸ್ಕೊಂಡು ಬರ್ತೀನಿ ಸರ್. ನನಗೊಬ್ಬಳು ಚಿಕ್ಕ ಮಗಳವಳೆ.

ಸರ್, ನಾವು ಅಮಾಸೆಗೋ ಹುಣ್ಣಿಮೆಗೋ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಬರ್ತಿದ್ದೋರು. ಒಂದೆರಡು ೧೦ನೇ ಕ್ಲಾಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಓದುವಾಗ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಟ್ರಿಪ್ ಕರ್ಕೊಂಡು ಬಂದಿದ್ದು. ಇನ್ನೊಂದು ಸಲ ಅಪ್ಪನ ಜೊತೆ ಇಸ್ಕೂಲ್ ಗೆ ಬಂದಿದ್ದೋ. ಅದನ್ನ ಬುಟ್ಟಿ ಇನ್ನಾವಾಗ್ಲೂ ಇಲ್ಲ. ಮೊದ್ ಮೊದ್ಲು ನಮ್ಮಂತ ಹಳ್ಳಿ ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಬೆಂಗಳೂರಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸು ಓಡ್ತೊಂದು ಒಂದೊಂದ್ ಜೊರು ಭಯ ಇರ್ತದೆ. ನಾನು ೨ ತಿಂಗಳು ನಡಿಕಂಡೆ ಬಸ್ಸು ಓಡ್ತಿದ್ದೀನಿ. ಅಮೇಲೆ ನೋಡಿ ಸರ್ ನಮ್ಮ ಐರಾವತ ಕಿತ್ತೊಂದು ನುಗ್ಗದೆ. ಇವಾಗಿನ ಟ್ರಾಫಿಕ್, ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ನೋಡುತ್ತೆ ನಾವೆಲ್ಲಾ ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ಸೇರಿದಾಗ ಇದ್ದ ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಜುಜುಬಿ ಅನ್ನುತ್ತೆ. ಅದರ ಅಪ್ಪನಂತ ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಇದೆ ಈಗ.

Bus as two sides of a story

Karthik is a 35-year-old story-writer. For the past five years, he has relied on BMTC bus service for his daily commuting. In this piece, he discusses how the bus has become an integral part of Bengaluru's culture.

The Majestic (central bus stand) is like the heart of the city. It is like the sanctum sanctorum of Bengaluru. If we go there and come, it is as if we have touched the sanctum sanctorum and come back. If I get down at Majestic and walk some distance, I will reach my workplace. You know, it feels like I am embracing the heart of Bengaluru whenever I walk along that space. Another observation one can make inside the bus is that everyone wants the window seat. Even people sitting next to us will get up and go take a window seat if found vacant. When we sit inside the bus, we can see only one side and we will get to see only one perspective. We believe that this is the whole story. But at a time, we can see only one side of things. That is a great metaphor. In the end, we can never get a 360-degree view. We will always be looking at one side. We might not even notice the other side of the story on the other shore. In recent times, I feel this is a great metaphor.

Almost everyone travels by bus; many college students travel using bus pass. They will be in their own world, full of swag. More than swag, we can say it is their own world. They will be talking to their friends, their mischiefs, talking about love affairs, 'hey *macha* (buddy), I pinged her on WhatsApp. I want to gift her.' Likewise, they travel candidly chit-chatting. They actually create more freedom in this crowded bus than in their homes. Then there are office-goers, people who sit and read newspapers and many women sitting in the bus, clean hyacinth beans and leafy vegetables.

ಬಸ್ ಒಂದೇ ಕಥೆಯ ಎರಡು ಭಾಗಗಳು

ಕಾರ್ತಿಕ, ೩೫ ವರ್ಷ ವಯಸ್ಸಿನ ಓರ್ವ ಕಥೆಗಾರ. ಕಳೆದ ೫ ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಇವರು ತಮ್ಮ ಸಂಚಾರಕ್ಕಾಗಿ ಬಿಎಂಟಿಸಿ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನೇ ನೆಚ್ಚಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಬಸ್ಸು ಎಂಬುದು ಹೇಗೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಸಂಸ್ಕೃತಿಯ ಒಂದು ಅವಿಭಾಜ್ಯ ಅಂಗವೇ ಆಗಿಬಿಟ್ಟಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಇಲ್ಲಿ ಅವರು ಚರ್ಚಿಸಿದ್ದಾರೆ.

ಮೆಜೆಸ್ಟಿಕ್ ನಗರದ ಹೃದಯ ಇದ್ದಂತೆ. ಅದೊಂದು ಧರ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಗರ್ಭಗುಡಿ ಇದ್ದಂತೆ. ನಾವು ಅಲ್ಲಿ ಹೋಗಿ ಬಂದೆ ಗರ್ಭಗುಡಿ ಮುಟ್ಟಿ ಬಂದಂತೆ. ನಾನು ಮೆಜೆಸ್ಟಿಕ್ ಇಳಿದು ಸ್ವಲ್ಪ ವಾಕ್ ಮಾಡ್ಕೊಂಡು ಹೋದ್ರೆ ನಮ್ಮ ವರ್ಕ್ ಪ್ಲೇಸ್ ಸಿಗುತ್ತೆ. ಅದೊಂದು ಧರ ನಮಗೆ ಹೆಂಗನ್ನುತ್ತೆ ಅಂದರೆ, ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಹೃದಯ ಭಾಗವನ್ನ ಪ್ರತೀ ಸಾರಿ ಸ್ಪರ್ಶಿಸ್ತಾ ಇದ್ದೀನಿ ಅಂತ ನನಗೆ ಅನ್ನಿಸ್ತಾ ಇರುತ್ತೆ. ಮತ್ತೆ ಬಸ್ಸಲ್ಲಿ ಇನ್ನೊಂದು ಅಬ್ಸರ್ವೇಷನ್ ಅಂದರೆ ಎಲ್ಲರೂ ಸಹ ಕಿಟಕಿ ಸೀಟಿಗೆ ಕಾಯ್ತಾರೆ. ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಕಿಟಕಿ ಸೀಟು ಬೇಕು. ನಮ್ಮ ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿ ಕೂತಿರೋರು ಹಿಂದೆ ಯಾವುದೋ ಒಂದು ಕಿಟಕಿ ಸೀಟು ಖಾಲಿ ಆದರೆ, ಎದ್ದು ಹೋಗಿ ಆ ಕಡೆ ಕೂತ್ಕೊಂಡಾರೆ. ಬಸ್ಸಲ್ಲಿ ನಾವು ಒಂದು ಕಡೆ ಕೂತ್ಕೊಂಡ್ರೆ ಒಂದು ಕಡೆ ಮಾತ್ರ ನೋಡೋಕೆ ಆಗೋದು, ಒಂದು ಬದಿ ಕಥೆಗಳು ಮಾತ್ರ ಸಿಗುತ್ತೆ. ಅದೂ ಕಥೆಯಾಗಿರಬಹುದು ಏನೇ ಆಗಿರಬಹುದು. ನಾವು ಒಂದು ಕಡೆ ಮಾತ್ರ ನೋಡ್ಲಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯ ಆಗುತ್ತೆ. ಹಂಗೆ ನೋಡುತ್ತೆ ಇದೂ ಕೂಡ ಒಂದು ಗ್ರೇಟ್ ಮೆಟಾಫರ್. ಕಡೆಗೂ ಯಾವತ್ತೂ ನಮಗೆ ೩೬೦ ಡಿಗ್ರಿ ಸಿಗೋದೇ ಇಲ್ಲ. ನಾವು ಯಾವಾಗ್ಲೂ ಒಂದು ಕಡೆ ನೋಡ್ತಾ ಇರ್ತೀವಿ, ಅಥವಾ ನಮ್ಮ ಲೈಫ್‌ಲೈ ಕೂಡ ಇನ್ನೊಂದು ಕಡೆ ಅಥವಾ ಇನ್ನೊಂದು ದಡದಲ್ಲಿ ಇನ್ನೊಂದು ಸ್ಟೋರಿ ಇರಬಹುದು ಅಂತ ನಮಗೆ ಅನಿಸೋದೇ ಇಲ್ಲ. ನನಗೆ ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಅದು ಒಂದು ದೊಡ್ಡ ಮೆಟಾಫರ್ ಅನ್ನುತ್ತೆ.

ಆಮೇಲೆ ಬಸ್ಸಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲರೂ ಓಡಾಡ್ತಾರೆ. ಎಷ್ಟೋ ಕಾಲೇಜುಕ್ಳು ಓಡಾಡ್ತಾ ಇರ್ತಾರೆ. ಬಸ್ಸು ಪಾಸು ಇಟ್ಕೊಂಡು ಓಡಾಡ್ತಾರೆ. ಅವರ ಲೋಕ, ಅವರಿಗೆ ಒಂದು ಧರ ಹುಂಬತನ ಇರುತ್ತೆ. ಹುಂಬತನ ಅನ್ನೋದಕ್ಕಿಂತ ಅದೊಂದು ಧರ ಅವರದ್ದೇ ಲೋಕ ಅನ್ನಬಹುದು. ಅವರೇ ಫ್ರೆಂಡ್ಸ್ ಜೊರೆ ಮಾತಾಡಿಕೊಂಡು, ಏನೋ ಕೀಟಿ ಮಾಡ್ಕೊಂಡು, ಆರಾಮಾಗಿ ಲವ್ ವಿಷಯ ಮಾತಾಡ್ಕೊಂಡು, 'ಏಯ್ ಮಜ್ಜೆ, ಅವಳಿಗೆ ನಾನು ವಾಟ್ಸಾಪ್ ಗ್ರೂಪ್‌ನಲ್ಲಿ ಪಿಂಗ್ ಮಾಡಿದ್ದೆ, ಅವಳಿಗೆ ಗಿಫ್ಟ್ ಕೊಡ್ಬೇಕು' ಹೀಗೆ ಬಿಂದಾಸ್ ಆಗಿ ಮಾತಾಡಿಕೊಂಡು ಹೋಗ್ತಾರೆ. ಆಮೇಲೆ ಅವರಿಗೆ ಮನೆಯಲ್ಲಿ ಇರೋದಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯ ಆ ಬಸ್ಸಿನ ಗಜಿಬಿಜಿಯಲ್ಲೇ ಅವರು ಕ್ರಿಯೇಟ್ ಮಾಡ್ಕೊಂಡಾರೆ. ಆಮೇಲೆ ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ಹೋಗೋರು, ಬಸ್ಸಲ್ಲೇ ಕೂತ್ಕೊಂಡು ಪೇಪರ್ ಓದ್ತಾರೆ. ಮತ್ತೆ ಎಷ್ಟೋ ಜನ ಹೆಂಗುಸ್ಸು ಬಸ್ಸಲ್ಲೇ ಕೂತ್ಕೊಂಡು ಅವರೇಕಾಲು ಸುಲಿಯೋದು, ಸೊಪ್ಪು ಬಿಡಿಸೋದು ಇದೆಲ್ಲಾ ಮಾಡ್ತಾರೆ.



Where are the flowers?

Gopi is a 35-year-old working in a Non-Governmental Organization. He has been travelling by bus since his school days. His enthusiasm for bus travel is visible, as he gives us a peek into how the bus has accommodated a wide range of users.

For me, sitting by the bus window and witnessing the city is such a happy occasion. I won't like it within the city because of pollution, but the city outskirts like Anekal, Bannerghatta route, Hoskote route and Devanahalli route. If we move a little away from the city, we find trees and forests, breeze so good means, such a pleasant atmosphere.

Earlier, there were many farmers growing flowers and fruits and would bring them to market by bus. Nowadays, markets have changed and everyone is running behind money. Very few farmers. 20 km around Bengaluru, I mean Devanahalli side, Hoskote side, Koramangala side and Bannerghatta side, we cannot find even a single village. 10-15 years earlier, so many flowers, fruits and vegetables were being grown in these villages. To encourage and help these farmers, BMTC introduced night-halt buses to these villages. These buses would halt overnight in those villages before leaving early morning, next day with farmers and their sacks of produce to the city market. This was how leafy vegetables, fruits, flowers and vegetables used to reach the local markets. Nowadays, only passengers travel by BMTC buses, no produce. Earlier, these buses had no doors at all. We could easily load and unload goods from the bus. Around 8 am, if we got onto the bus on its second trip, the produce it had carried earlier that day, the leafy vegetables, flowers and vegetable aroma could be experienced and enjoyed.

ಹೂವುಗಳು ಎಲ್ಲಿ?

ಒಬ್ಬ ವರ್ಷ ವಯಸ್ಸಿನ ಗೋಪಿ ಸರ್ಕಾರೇತರ ಸಂಸ್ಥೆಯೊಂದರಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇವರು ಶಾಲಾ ದಿನಗಳಿಂದಲೂ ಸಂಚರಿಸಿದ್ದು ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲೇ. ಬಸ್ಸಿನೆಡೆಗೆ ಅವರಿಗಿರುವ ಉತ್ಸಾಹ ಅವರ ಮಾತಿನಲ್ಲೇ ವ್ಯಕ್ತವಾಗುತ್ತದೆ. ವ್ಯಾಪಕ ಶ್ರೇಣಿಯ ಬಳಕೆದಾರರನ್ನು ಬಸ್ಸು ಹೇಗೆ ತನ್ನ ಒಡಲಲ್ಲಿ ತುಂಬಿಕೊಂಡಿದೆ ಎಂಬ ಇಣುಕುನೋಟವನ್ನು ಅವರಿಲ್ಲಿ ನಮಗೆ ನೀಡಿದ್ದಾರೆ.

ನಂಗೆ ಬಸ್ ಕಿಟಕಿ ಪಕ್ಕ ಕೂತ್ಕೊಂಡು ಬೆಂಗಳೂರು ನೋಡೋದೇ ಒಂದು ಖುಷಿ. ನಗರದ ಒಳಗಡೆ ಅಷ್ಟು ಇಷ್ಟ ಆಗಲ್ಲ, ತುಂಬಾ ಪಲ್ಕುಷನ್. ಊರಾಚೆ ಅಂದ್ರೆ ಅನೇಕಲ್ ಮತ್ತು ಬನ್ನೇರುಘಟ್ಟ ರೂಟು, ಹೊಸಕೋಟೆ ರೂಟು, ದೇವನಹಳ್ಳಿ ರೂಟು ಹೀಗೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಸಿಟಿ ಬಿಟ್ಟು ಹೋದ್ರೆ, ಆ ಮರಗಳು, ಆ ಕಾಡು, ಆ ಗಾಳಿ ಎಷ್ಟು ಚೆನ್ನಾಗಿರುತ್ತೆ ಅಂದ್ರೆ, ತುಂಬಾ ಒಳ್ಳೆ ವಾತಾವರಣ.

ಮುಂಚೆ ತುಂಬಾ ಹೂವು ಮತ್ತು ಹಣ್ಣು ಬೆಳೆಯೋ ರೈತರು ಮಾರ್ಕೆಟ್ ಬಸ್ ಅಲ್ಲಿ ಬರೋರು. ಈಗ ಮಾರ್ಕೆಟ್ ಬದಲಾಗಿದೆ. ಎಲ್ಲರೂ ದುಡ್ಡೆ ಹಿಂದೆ ಹೋಗಿದ್ದಾರೆ, ರೈತರೇ ಕಮ್ಮಿ. ಬೆಂಗಳೂರಿನ ೨೦ ಕಿ.ಮೀ. ಸುತ್ತಮುತ್ತ, ಅಂದ್ರೆ ದೇವನಹಳ್ಳಿ ಕಡೆ, ಹೊಸಕೋಟೆ ಕಡೆ, ಕೋರಮಂಗಲ ಕಡೆ, ಬನ್ನೇರುಘಟ್ಟ ಕಡೆ ಒಂದು ಹಳ್ಳಿ ನೂರ ಕಾಣ್ತಲ್ಲ. ೧೦-೧೫ ವರ್ಷಗಳ ಮುಂಚೆ ಎಷ್ಟು ಹೂವು, ಹಣ್ಣು ಮತ್ತು ತರಕಾರಿ ಬೆಳೆಯೋರು ಈ ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ. ಆ ಕೃಷಿ ಚಟುವಟಿಕೆಗೆ ಉಪಯೋಗ ಆಗ್ಲಿ ಅಂತ ಬಿಎಂಟಿಸಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಆ ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ಹಾಲ್ಟ್ ಮಾಡ್ತಿದ್ರು. ಆ ಹಾಲ್ಟ್ ಗಾಡಿಗಳು ಆ ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲೇ ರಾತ್ರಿ ಇದ್ದು, ಬೆಳಗಿನ ಝಾವ ಆ ರೈತರ ಜೊತೆ ಅವರ ಮೂಟೆಗಳ ಜೊತೆ ಮಾರ್ಕೆಟ್ ಬರೋವು. ಹೀಗೆ ಸೊಪ್ಪು, ಹಣ್ಣು, ಹೂವು ಮತ್ತು ತರಕಾರಿ ಮಾರ್ಕೆಟ್ ಸೇರ್ಪಿತ್ತು. ಈಗ ಬಿಎಂಟಿಸಿ ಬರೀ ಜನ ಕಾಣಿಸ್ತಾರೆ, ಪದಾರ್ಥ ಇಲ್ಲ. ಮುಂಚೆ ಬಸ್ಸಿಗೆ ಡೋರು ಇರ್ಲಿಲ್ಲ. ಸಾಮಾನ್ ಎಲ್ಲ ಸುಲಭವಾಗಿ ತೋಗೊಂಡ್ ಹೋಗ್ತೊದ್ದಿತ್ತು. ನಾವು ಒಂದು ಲ ಗಂಟೆ ಬಸ್ ನ ಎರಡನೇ ಟ್ರಿಪ್ ಅಲ್ಲಿ ಹತ್ತಿದರೆ, ಬೆಳಗ್ಗೆ ಆ ಬಸ್ ಅಲ್ಲಿ ಇದ್ದಂಥ ಸೊಪ್ಪು, ಹೂವು ಮತ್ತು ತರಕಾರಿಯ ಸುವಾಸನೆ ಬರ್ಪಿತ್ತು. ಅದನ್ನ ಅನುಭವಿಸೋದೆ ಚಂದ.



“

*Bonds
by bus*

ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಬಾಂಧವ್ಯ

The Malleshwaram doše and my missing cousin

We interviewed Paramesh in his stationery shop. He narrated an interesting incident from his childhood, when a bus conductor's concern re-united his lost cousin.

We always used to travel by bus. Then there was this one famous hotel serving doše (a thin, savoury crepe in South Indian cuisine) in Malleshwaram. Almost everyone used to go there to eat doše. My father used to take us there either on Wednesdays or Thursdays. That hotel still exists. One day, I think it was Wednesday, my father took all of us to the hotel by bus. We were all sitting in front of the bus, while my aunt's son, who was very young, went and sat on the last seat of the bus. We all got down in Malleshwaram. But he had dozed off and did not get down. As we went to order doše, we got scared and worried as he was gone missing. We got worried whether someone had kidnapped him. We searched everywhere, Majestic, Shanti Nagar and Market. We checked at all the bus stands. He was not found anywhere. Evening we got a call. We shared our number with all the bus stands. Someone called telling our boy was in Vijay Nagar and asked us to come and pick him up. We went to Vijay Nagar and this guy was holding the bus conductor's hand and standing beside him. They had got him lunch, kept him with them in their bus and then found our number from someone in Majestic and contacted us. We thanked the conductor and tried to gift him Rs. 500, but he did not accept. Then we took this fellow home. My aunt had been crying non-stop for a long time and after seeing him, she cried even more.



ಮಲ್ಲೇಶ್ವರಂ ದೋಸೆ ಮತ್ತು ಕಳೆದುಹೋದ ನನ್ನ ತಮ್ಮ

ನಾವು ಪರಮೇಶ್ ಅವರನ್ನು ಅವರ ಸ್ಟೇಷನರಿ ಮಳಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಸಂದರ್ಶನ ಮಾಡಿದೆವು. ಬಸ್ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಒಬ್ಬರ ಕಾಳಜಿಯು ಕಳೆದುಹೋಗಿದ್ದ ತಮ್ಮ ಸೋದರ ಸಂಬಂಧಿಯನ್ನು ಮತ್ತೆ ಒಂದುಗೂಡಿಸಿದ ಘಟನೆಯನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುವ ಸ್ವಾರಸ್ಯಕರ ಸಂದರ್ಭವನ್ನು ಅವರು ಈ ವೇಳೆ ವಿವರಿಸಿದರು.

ನಾವು ಯಾವಾಗ್ಲೂ ಬಸ್ಸಲ್ಲಿ ಓಡಾಡುತ್ತಾ ಇದ್ದೋ. ಆಗ ಮಲ್ಲೇಶ್ವರಂನಲ್ಲಿ ಒಂದು ದೋಸೆ ಹೋಟೆಲಿತ್ತು. ಆಗ ಆಲ್ ಮೋಸ್ಟ್ ಎಲ್ಲರೂ ಅಲ್ಲಿಗೆ ದೋಸೆ ತಿನ್ನೋಕೆ ಹೋಗೋರು. ನಮಗೆ ಬುಧವಾರ ಅಥವಾ ಗುರುವಾರ ಅಪ್ಪ ಅಲ್ಲಿಗೆ ಕರ್ಕೊಂಡು ಹೋಗೋರು. ಇನ್ನೂ ಐತೆ ಆ ಹೋಟೆಲ್ಲು, ಒಂದ್ವಲ ನಮ್ಮಪ್ಪ ಅದೂ ಬುಧವಾರ ಅನ್ನುತ್ತೆ, ಹಿಂಗಿ ಎಲ್ಲಾನೂ ಕರ್ಕೊಂಡು ಹೋದರು. ನಾವೆಲ್ಲಾ ಮುಂದೇನೆ ಕೂತಿದ್ದಿ, ನಮ್ಮ ಚಿಕ್ಕಮ್ಮನ ಮಗ ಒಬ್ಬ ಚಿಕ್ಕವನು, ಆಗ ಹಿಂದೆ ಹೋಗಿ ಕೊನೇ ಸೀಟಲ್ಲಿ ಕೂತೊಂದು ಬಿಟ್ಟವ್ವೆ (ನಗು). ನಾವು ಎಲ್ಲರೂ ಮಲ್ಲೇಶ್ವರಂನಲ್ಲಿ ಇಳಿದ್ರು, ಅವನು ಬಸ್ಸಲ್ಲಿ ಹಂಗೇ ನಿಡ್ತೆ ಮಾಡ್ಕೊಂಡು ಇಳಲೇ ಇಲ್ಲ. ದೋಸೆ ತಿನ್ನೋಕೆ ಹೋಗಿದ್ದ ನಮಗೆ ಗಾಬರಿ, ಭಯ, ಎಲ್ಲೋದ್ದೋ, ಯಾರು ಎತ್ತೊಂಡು ಹೋದ್ರೋ ಅಂತ. ನಾವು ಎಲ್ಲ ಕಡೆ ಹುಡುಕುದ್ದಿ ಮೆಜಿಸ್ಟಿಕ್, ಶಾಂತಿನಗರ, ಮಾರ್ಕೆಟ್ಟು ಎಲ್ಲ ಬಸ್ ಸ್ಟಾಂಡ್ ನಲ್ಲಿ ಕೇಳುದ್ದಿ ಎಲ್ಲ ಇಲ್ಲ. ಆಮೇಲೆ ಸಾಯಂಕಾಲ ಒಂದು ಫೋನ್ ಬಂತು. ನಾವು ಎಲ್ಲ ಬಸ್ ಸ್ಟಾಂಡ್‌ನಲ್ಲೂ ನಮ್ಮ ನಂಬರ್ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಿ ಅವರು ಕಾಲ್ ಮಾಡಿ, 'ನಿಮ್ಮ ಮಗು ವಿಜಯನಗರದಲ್ಲಿ ಇದೆ, ಬಂದು ಕರ್ಕೊಂಡು ಹೋಗಿ' ಅಂದ್ರು. ವಿಜಯನಗರಕ್ಕೆ ಹೋಗ್ಲೇಬಿ, ಆ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಅಣ್ಣನ ಕೈ ಹಿಡ್ಕೊಂಡು ನಿಂತಿದ್ದ. ಅವರೇ ಮಧ್ಯಾಹ್ನದ ಊಟ ಕೊಡಿಸಿ, ಸಾಯಂಕಾಲದವರೆಗೂ ಅವನ್ನ ಬಸ್ಸಲ್ಲಿ ಇರಿಸ್ಕೊಂಡಿದ್ದು. ಆಮೇಲೆ ಮೆಜಿಸ್ಟಿಕ್ ಬಸ್ ಸ್ಟಾಂಡ್ ನಲ್ಲಿ ಯಾರೋ ನಮ್ಮ ನಂಬರ್ ಕೊಟ್ಟಂತೆ. ನಾವು ಅವರಿಗೆ ಥ್ಯಾಂಕ್ಸ್ ಹೇಳಿ ಕೈಗೆ ೫೦೦ ದುಡ್ಡು ಕೊಡೋಕೆ ಹೋದ್ದಿ, ಅವರು ಈಸೊಂಡಿಲ್ಲ. ಆಮೇಲೆ ಅವನ್ನ ಮನೆಗೆ ಕರ್ಕೊಂಡು ಬಂದಿದ್ದು ಆಯ್ತು. ನಮ್ಮ ಚಿಕ್ಕಮ್ಮ ಅವನು ಮನೆಗೆ ಬರೋವರೆಗೂ ಗೊಳೋ ಅಂತ ಅಳ್ತಾನೆ ಇದ್ದು. ಅವನು ಬಂದಮೇಲೆ ಇನ್ನೂ ಜೋರಾಗಿ ಅಳೋಕೆ ಶುರು ಮಾಡಿದ್ದು.

Festivities and cultural embrace

Chandrappa, 50-years-old, a BMTC bus driver, sat in his empty bus on the Bangalore University Campus, while talking to us. Hailing from Mandya, he felt being accepted into the city due to the friendly atmosphere in the bus. In our conversation, he talked about his making these friendships.

Oh yes, there are many (bonds) like that. If we are continuously doing trips on the same route, they ask, 'Sir aayta uta?' 'Anna, aayta uta?' 'Uncle, aayta uta?' (Did you have your meal?). A few people even get us food. Ladies will give food. So many times. See we will go daily na. If they ask us, 'Naashta aayta?' (Had breakfast?) and if I say no, they will say, 'Take this. I have got a box'. I have got so many such boxes from very familiar people on the T4 route and other routes as well. If they celebrate festivals at home, they will get us *obbattu* (sweet dish), prepared at home. For that, we need to be working on the same route. They know this bus comes exactly at this time and they will come and catch the bus. Even today, I made one trip to Vidhan Soudha, and I have done another day as well. One lady asked, 'Aayta (had) tiffin?', I said yes.

Gents, sometimes, if there is time, ask us to join them for coffee. If we have time, they say like, 'Join us for coffee, Sir. We still have time.' We have such understanding. If they celebrate village festivals, they will invite us to their village. I have gone so many times. I have been to Byadralli. A few of them celebrate *Mari habba* (festival) in their villages *na*, sometimes in Mandya and here in Machohalli, Hosalli. They will tell the *habba* (festival) is on this day and will ask, 'Do you have leave on that day? what time do you get done with duty?' If I say evening, they say, 'It is ok, however late you finish your duty and come'. They do all that and I have gone so many times. When there is a festival in our village, I also invite them and they come. It becomes like a relationship.

ಹಬ್ಬದ ಸಡಗರ

೫೦ ವರ್ಷ ವಯಸ್ಸಿನ ಚಂದ್ರಪ್ಪ ಅವರು ಬಿಎಂಟಿಸಿಯಲ್ಲಿ ಬಸ್ ಚಾಲಕರಾಗಿ ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯ ಆವರಣದಲ್ಲಿ ತಮ್ಮ ಖಾಲಿ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಕುಳಿತು ಅವರು ನಮ್ಮೊಂದಿಗೆ ಮಾತನಾಡಿದರು. ಮೂಲತಃ ಮಂಡ್ಯದವರಾದ ಅವರು, ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಕಾಣಬರುವ ಸ್ನೇಹಮಯ ವಾತಾವರಣದ ಕಾರಣದಿಂದಾಗಿ ತಾವು ನಗರ ಜೀವನಕ್ಕೆ ತಮ್ಮನ್ನು ಒಪ್ಪಿಸಿಕೊಂಡಿದ್ದಾಗಿ ಪರಿಭಾವಿಸುತ್ತಾರೆ. ನಮ್ಮ ಜತೆಗಿನ ಮಾತುಕತೆಯಲ್ಲಿ, ಈ ತೆರನಾದ ಸ್ನೇಹ ಸಂಬಂಧವನ್ನು ರೂಪಿಸುವುದರ ಕುರಿತಾಗಿ ಅವರು ತಮ್ಮ ಜಿಂಕೆಯನ್ನು ಹರಿಬಿಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ.

ತುಂಬಾ ಜನ ಇದ್ದಾರೆ, ಅವು ಕೇಳಾರೆ, 'ಸರ್, ಆಯ್ತಾ ಊಟ, ಅಣ್ಣ ಆಯ್ತಾ ಊಟ, ಅಂಕಲ್ ಆಯ್ತಾ ಊಟ'. ಎಷ್ಟೋ ಜನ ಊಟ ತಂದುಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಎಷ್ಟೋ ಸಲ ಲೇಡೀಸ್ ಊಟ ತಂದುಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಈಗ ಕೇಳಾರೆ ನಾಷ್ಟಾ ಆಯ್ತಾ ಅಂತ. ಇಲ್ಲ ಅಂದ್ರೆ, 'ಅಯ್ಯೋ ತೋಗೋಳಿ ಅಣ್ಣ, ತಿಂದಿ ಇದೆ' ಅಂತ ಡಬ್ಬ ಕೊಡ್ತಾರೆ. ನಂಗೆ ಒಂದು ಯುಸುಯಲ್ ರೂಟ್ ಅಲ್ಲೂ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಬೇರೆ ರೂಟ್ ಅಲ್ಲೂ ಸಹ. ತುಂಬಾ ಪರಿಚಯ ಇದ್ದೋರು ಕೊಡ್ತಾರೆ. ಅವು ಮನೇಲಿ ಹಬ್ಬ ಇದ್ದೆ ಒಬ್ಬಟ್ಟು ಆ ಥರ ತಂದು ಕೊಡ್ತಾರೆ. ತುಂಬಾ ವರ್ಷ ಒಂದೇ ರೂಟ್ ಅಲ್ಲಿ ಮಾಡ್ತಿದ್ದೆ ಅವಿಗೆ ಗೊತ್ತಾಗತ್ತೆ ಈ ಬಸ್ಸು ಒಂದೇ ಟೈಮಿಗೆ ಬರತ್ತೆ ಅಂತ.

ಕೆಳು ಸತಿ ಕರೀತಾರೆ ಬನ್ನಿ ಕಾಫಿ ಕುಡಿಯೋಣ ಅಂತ. ಅವ್ರೇ ಹೇಳಾರೆ, 'ಅಯ್ಯೋ ಬನ್ನಿ ಸರ್. ಇನ್ನೂ ಟೈಮ್ ಇದೆ ಆಲ್ತಾ ಕಾಫಿ ಕುಡಿಯೋರಂತೆ' ಅಂತ. ಅವ್ರೆ ಊರಲ್ಲಿ ಹಬ್ಬ ಮಾಡ್ತಿದ್ದೆ ನಮ್ಮನ್ನ ಕರೀತಾರೆ, ಹೋಗಿದ್ದೀವಿ. ಬ್ಯಾದರಹಳ್ಳಿಗೆ ಹೋಗಿದ್ದೀವಿ. ಹೊಸಹಳ್ಳಿ, ಮಾಚೋಹಳ್ಳಿ ಹಬ್ಬ ಮಂಡ್ಯಕ್ಕೂ ಹೋಗಿದ್ದೀವಿ. ಕೇಳಾರೆ, 'ಎಷ್ಟು ಹೊತ್ತಿಗೆ ಡ್ಯೂಟಿ, ಎಷ್ಟು ಹೊತ್ತಿಗೆ ಡ್ಯೂಟಿ ಮುಗಿಯೋದು. ಸರಿ ಡ್ಯೂಟಿ ಎಷ್ಟೊತ್ತೆ ಆದರೂ ಬಾ ಮುಗಿಸ್ಕೊಂಡು' ಅಂತಾರೆ. ಅಲ್ಲಿ ಹೋಗಿ ಊಟ ಮಾಡ್ಕೊಂಡು ಬರ್ತೀವಿ. ನಮ್ಮ ಊರಿನ ಹಬ್ಬಕ್ಕೆ ಅವರನ್ನು ಕರೀತೀವಿ. ಅದೆಲ್ಲ ಕರೀತಾರೆ ಪಾಪ. ಒಂದ್ ಥರಾ ರಿಲೇಷನ್ ಶಿಪ್, ಫ್ರೆಂಡ್ ಶಿಪ್ ಥರ ಆಗೋಗುತ್ತೆ. ಕಂಟಿನ್ಯುಯಸ್ ಆಗಿ ಮಾಡ್ತೀವಿ ಆಲ್ತಾ.

The best marriage match: thanks to the conductor!

Ramesh shared a love story that blossomed on the bus. He narrated his emotional story with a sense of gratitude to the bus conductor.

By the time I came to pursue my degree education, my father had passed away. I had to cut down on my roaming and quit my studies to join my mother to look after our shop. My sister was going to college and she travelled to college by bus only. We used to pamper her so much. Once what she did was, she fell in love with a guy travelling on the same bus, but studying in a different college. We didn't know who this guy was, what he was studying, or where he lived. This continued for a year. Then my cousin once saw them both on the bus, came home and told us about it. Should you even ask how it was 10-20 years back? A guy and a girl could never travel together. When she came home, we all spoke to her patiently. She did not admit it. Then we enquired all her friends and got some information. One day, I closed the shop and without her knowing, I followed her. Then I had an XL vehicle, and I followed up on that with my friend. Then, when we got closer to the bus, I gave my friend that vehicle; I ran and got onto the bus. Both of them saw me and were shocked. In a fit of anger, I slapped my sister.

By then, the bus conductor came and asked, 'Who are you, pa? Why are you hitting the girl?' Then I told him she had done so and so. For that, he said, 'You have learnt about this only yesterday. We have seen them for many days. We have been seeing them for 6-7 months. They have not committed any unpardonable sin. First, take them home, sit patiently and talk to the elders.' Then I got down with them and took them home in an auto. My mother started crying, then I consoled her and made her talk. Thereafter, we spoke to the guy's family. Despite the caste being different, we got them married. Even if we had searched, we could not have found a guy like him. They are happy now. What brings me happiness is that one conductor was the reason for this alliance.

That day, if the conductor had not told me to take them home and discuss with elders, I would have fought with my sister and taken her away. I wanted to invite the conductor to my sister's wedding, but we couldn't.





ಮದುವೆ ಮಾಡಿಸಿದ ಕಂಡಕ್ಕರ್!

ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಅಂಕುರಿಸಿದ ಪ್ರೇಮಕಥೆಯೊಂದನ್ನು ರಮೇಶ್ ನಮ್ಮೊಂದಿಗೆ ಹಂಚಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಬಸ್ ಕಂಡಕ್ಕರ್‌ಗೆ ಕೃತಜ್ಞತಾ ಭಾವವನ್ನು ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸುವುದರೊಂದಿಗೆ ಅವರು ಈ ಭಾವನಾತ್ಮಕ ಕಥೆಯನ್ನು ವಿವರಿಸಿದ್ದಾರೆ.

ನಾನು ದಿಗ್ಗಿರಿ ಬರೋವಷ್ಟರಲ್ಲಿ ನಮ್ಮಪ್ಪ ತೀರೋಗಿದ್ದು. ನಮ್ಮ ಸುತ್ತಾಟಗಳೂ ಕಡಿಮೆ ಆಗಿತ್ತು. ನಾನು ಅಲ್ಲಿಗೆ ಓದೋದು ಬಿಟ್ಟು ಅಮ್ಮನ ಜೊತೆ ಅಂಗಡಿ ನೋಡೋಲ್ಲೋಕೆ ಶುರು ಮಾಡ್ತೆ. ನಮ್ಮ ತಂಗಿ ಮಾತ್ರ ಕಾಲೇಜಿಗೆ ಹೋಗೋಳು. ಅವಳು ಕಾಲೇಜಿಗೆ ಹೋಗ್ತೀಕಾದ್ರೆ ಬಸ್ಸಲ್ಲೇ ಹೋಗ್ತೀಕು, ಬಸ್ಸಲ್ಲೇ ಬರ್ಬೀಕು. ನಾವು ಅವಳನ್ನ ತುಂಬಾ ಪ್ರೀತಿಯಿಂದ ನಾಕಿದ್ದೆ. ಅವಳು ಏನ್ ಮಾಡವ್ವೆ, ಹಿಂಗೆ ಬಸ್ಸಲ್ಲಿ ಪರಿಚಯ ಆದ ಬೇರೆ ಕಾಲೇಜಿನ ಹುಡುಗನ್ನ ಲವ್ ಮಾಡಿಬಿಟ್ಟವಳೆ. ಅವನೂ ಏನ್ ಮಾಡ್ತಾನೆ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ, ಏನು ಓದ್ತಾ ಇರೋದು ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಅವನು ಎಲ್ಲಿ ಇರೋದು ಏನೂ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಹಿಂಗೆ ಒಂದು ವರ್ಷ ನಡೆದದೆ. ಆಮೇಲೆ ನಮ್ಮ ಸೋದರತ್ತೆ ಅಳಿಯ ಒಂದ್ಬಲ ಇವರಿಬ್ಬರನ್ನ ಬಸ್ಸಲ್ಲಿ ನೋಡಿ ಮನೆಗೆ ಬಂದು ಹೇಳಿದ. ಈ ಹತ್ತು ಇಪ್ಪತ್ತು ವರ್ಷದ ಹಿಂದೆ ಕೇಳಿದಾ? ಒಂದು ಹುಡುಗ ಹುಡುಗಿ ಒಟ್ಟಿಗೆ ಓಡಾಡೋ ಹಂಗೆ ಇರ್ತಿಲ್ಲ. ಅವಳು ಮನೆಗೆ ಬಂದ್ರು. ಎಲ್ಲರೂ ಸಮಾಧಾನದಲ್ಲೇ ಕೇಳುದ್ದಿ. ಅವಳು ಏನೂ ಹೇಳಲಿಲ್ಲ. ಆಮೇಲೆ ಅವಳ ಫ್ರೆಂಡ್ಸ್ ಎಲ್ಲರನ್ನ ವಿಚಾರಿಸಿ ವಿಷಯ ತಿಳಿಸ್ತಾಂಡ್ರು. ಒಂದ್ಬಲ ನಾನು ಅಂಗಡಿ ಮುಚ್ಚಿಟ್ಟು ಅವಳಿಗೆ ಗೊತ್ತಾಗದಂಗೆ ಅವಳನ್ನೇ ಫಾಲೋ ಮಾಡ್ತೆ. ಆಗ ನನ್ನ ಹತ್ತ ಎಕ್ಸೆಲ್ ಗಾಡಿ ಇತ್ತು, ಅದರಲ್ಲೇ ಹೋದೆ. ಜೊತೆಲಿ ಒಬ್ಬ ಫ್ರೆಂಡ್ ಕೂಡ ಇದ್ದ. ಅವನ ಕೈಗೆ ಗಾಡಿ ಕೊಟ್ಟು ನಾನು ಓದೋಗಿ ಬಸ್ಸು ಹತ್ತಿಕೊಂಡೆ. ಅವರಿಬ್ಬರೂ ನನ್ನ ನೋಡಿ ಒಂದೇ ಸಲ ಗಾಬರಿ ಆದ್ರು. ನಾನು ಕೋಪದಲ್ಲಿ ನನ್ನ ತಂಗಿಯ ಕಪಾಳಕ್ಕೆ ಹೊಡೆ.

ಅಷ್ಟರಲ್ಲಿ ಕಂಡಕ್ಕರ್ ಬಂದು, 'ಯಾರಯ್ಯ ನೀನು, ಯಾಕ್ ಆ ಹುಡ್ಡಿಗೆ ಹೊಡಿತಾ ಇದ್ದೀಯಾ?' ಅಂದ್ರು. ನಾನು 'ಹಿಂಗಿಲ್ಲ ಮಾಡವ್ವೆ ನೋಡಿ' ಅಂದೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಅವರು, 'ನಿಂಗಿ ಇದು ಮೊನ್ನೆ ಗೊತ್ತಾಗಿರೋ ವಿಷಯ. ನನಗೆ ತುಂಬಾ ದಿನಗಳ ಹಿಂದೆನೆ ಗೊತ್ತು. ಆರೇಳು ತಿಂಗಳಿಂದ ಅವರಿಬ್ಬರನ್ನ ನೋಡ್ತಾ ಇದ್ದೀನಿ, ಮಾಡಬಾರದ ತಪ್ಪೇನೂ ಅವರು ಮಾಡಿಲ್ಲ. ಮೊದ್ಲು ಮನೆಗೆ ಇಬ್ಬರ್ನೂ ಕರ್ಕೊಂಡು ಹೋಗಿ ಸಮಾಧಾನವಾಗಿ ಕೂತ್ಕೊಂಡು ದೊಡ್ಡವರ ಹತ್ತ ಮಾತಾಡ್ತು' ಅಂದ್ರು. ನಾನು ಅಲ್ಲೇ ಇಳಕೊಂಡು ಆಟೋ ಮಾಡ್ಕೊಂಡು ಅವರಿಬ್ಬರನ್ನ ಮನೆಗೆ ಕರ್ಕೊಂಡು ಬಂದೆ. ಅಮ್ಮ ಅಶೋಕ ಶುರು ಮಾಡುದ್ದು. ಅಮ್ಮಂಗಿ ಸಮಾಧಾನ ಮಾಡಿ ಮಾತಾಡಿಸ್ತೆ. ಹುಡುಗನ ಮನೆಯವರಿಗೆ ಹೇಳಿ ಮಾತುಕತೆ ಮಾಡಿ, ಜಾತಿ ಬೇರೆ ಆದ್ರೂ ಮದುವೆ ಮಾಡಿಬಿಟ್ಟೆ. ನಾವಾಗಿ ನಾವೇ ಹುಡುಕಿದ್ರೂ ಇಂಥಾ ಗಂಡು ಸಿಗ್ತಾ ಇರಲಿಲ್ಲ ಸರ್. ಇಬ್ಬರೂ ಸುಖವಾಗಿ ಅವೆ. ಆದರೆ ನನಗೆ ಖುಷಿಯಾಗಿದ್ದು ಒಬ್ಬ ಕಂಡಕ್ಕರ್ ಇಂದ ಇದೆಲ್ಲಾ ಆದದ್ದು. ಅವತ್ತು ಏನಾದ್ರೂ ಅವರು 'ಮನೆಗೆ ಕರ್ಕೊಂಡು ಹೋಗಿ ಮಾತಾಡು' ಅಂತ ಹೇಳಲಿಲ್ಲ ಅಂದಿದ್ರು ನಾನು ಅಲ್ಲೇ ಜಗಳ ಮಾಡ್ಕೊಂಡು ನನ್ನ ತಂಗೀನ ಕರ್ಕೊಂಡು ಬಂದುಬಿಡ್ತಿದ್ದೆ. ಅವರನ್ನ ಮದುವೆಗೆ ಕರೀಬೇಕು ಅಂತಾನೂ ಅನ್ನೊಂದ್ವಿಲ್ಲ, ಆದರೆ ಆಗಲೇ ಇಲ್ಲ.



ಬೆಂಗಳೂರು

KA-57-F-3291

ENEOS
MOTOR OIL

“

*Persons
with
disabilities*

ವಿಕಲಚೇತನನ ಮನದಾಳ

Bus as the space for dignity: someone will help!

Mohammad Pasha is a 50-year-old with a physical disability in his limbs. He depends on buses to stock his fruit store in Sanjay Nagar. We met him on the bus, as he was on his way to purchase fruits for his shop.

I sell fruits in Sanjay Nagar in a tiny shop. Some of the fruits were out of stock, so I have come to buy them here. For 14 years, I have been travelling on these buses. I used to sell fruits near (KR) Market. Can physically handicapped people like us live near the market? I couldn't continue my business. Then I started a small fruit shop near my house only. My family also supports me. Whenever fruits get sold, I will come purchase some more. See, papaya sold well; that is why I have purchased more papaya. These are some of the other fruits which got sold, so I have bought them in smaller quantities.

Sir, compared to all other places, bus is where I know most people. Let me tell you about our people, they do not say 'Aiyo' (sympathise) to people with disabilities in their house or in their surroundings, but they empathise with someone far away. The same is the case with me, Sir; nobody talks to me as I am disabled. I do not have any friends in my neighbourhood. All my friends are from my bus trips. Once I get down from the bus, it is only myself and my work (in a high pitch). Can we say it is difficult and sit behind? Who will feed us? It is not difficult (to go by bus), someone will get us onto the bus and while getting down, someone from my house will help. Sometimes, the conductor will come and pick us up, or else college students, office goers, or someone will help.

ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಮರ್ಯಾದೆ

೫೦ ವರ್ಷ ವಯಸ್ಸಿನ ಮೊಹಮ್ಮದ್ ಪಾಷಾ ಅವರು ಕೈಕಾಲಿನ ವೈಕಲ್ಯವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದಾರೆ. ಸಂಜಯನಗರದಲ್ಲಿನ ತಮ್ಮ ಹಣ್ಣಿನ ಅಂಗಡಿಗೆ ಸರಕು ಸಾಗಿಸಿ ತುಂಬಲು ಅವರು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನೇ ನೆಚ್ಚಿದ್ದಾರೆ. ಅವರು ತಮ್ಮ ಅಂಗಡಿಗೆ ಹಣ್ಣುಗಳನ್ನು ಖರೀದಿಸಲು ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದಾಗ ಅಲ್ಲಿಯೇ ನಾವು ಅವರನ್ನು ಭೇಟಿಯಾದೆವು. ಆಗ ಅವರು ತಮ್ಮ ಕುರಿತು ಹೇಳಿಕೊಂಡಿದ್ದು ಹೀಗೆ.

ಸಂಜಯ್ ನಗರದಲ್ಲಿ ನಾನು ಒಂದು ಸಣ್ಣ ಹಣ್ಣಿನ ಅಂಗಡಿ ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಹದಿನಾಲ್ಕು ವರ್ಷದಿಂದ ಈ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಓಡುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಮುಂಚೆ ಮಾರ್ಕೆಟ್ ಹತ್ತ ಹಣ್ಣು ಮಾರ್ಕೆಟ್ ನಮ್ಮಂತವು ಮಾರ್ಕೆಟ್ ಹತ್ತ ಮನೆ ಮಾಡಕ್ಕೆ ಆಗ್ತದೆ? ಅಲ್ಲಿ ವ್ಯಾಪಾರ ಮುಂದುವರಿಸೋದಕ್ಕೆ ಆಗಿಲ್ಲ. ನಮ್ಮ ಮನೆ ಹತ್ತನೇ ಒಂದು ಪುಟ್ಟ ಅಂಗಡಿ ಇಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ. ನನ್ನ ಮನೆಯವರು ಸಹಾಯ ಮಾಡ್ತಾರೆ.

ಹಣ್ಣು ಖಾಲಿ ಆದಾಗ ಬೆಳಿಗ್ಗೆಲೇ ಬಸ್ಸಲ್ಲಿ ಬಂದು ಸ್ವಲ್ಪ ಸ್ವಲ್ಪ ತಗೊಂಡಿ ಹೋಗ್ತೇನೆ. ನೋಡಿ, ಪಪಾಯ ಚೆನ್ನಾಗಿ ವ್ಯಾಪಾರ ಆಗಿ ಖಾಲಿ ಆಯ್ತು. ಅದಕ್ಕೆ ಪಪಾಯ ತಗೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ಇವೆಲ್ಲಾ ಹಣ್ಣು ಎಲ್ಲ ಖಾಲಿ ಆಗ್ತಿತೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಅದನ್ನೂ ಒಂದು ಚೂರು ಚೂರು ತಗೊಂಡಿದ್ದೇನೆ.

ಸರ್, ನನಗೆ ಎಲ್ಲಾ ಕಡೆಗಿಂತ ಬಸ್ಸಲ್ಲೇ ತುಂಬಾ ಜನ ಪರಿಚಯ ಇರೋದು. ನಮ್ಮ ಜನದ ವಿಷಯ ಹೇಳ್ತೇನೆ ಕೇಳಿ. ನಮ್ಮ ಮನೆಯಲ್ಲೇ, ನಮ್ಮ ಸುತ್ತಮುತ್ತ ಇರೋ ಹ್ಯಾಂಡಿಕಾಪ್ ಗೆ ಅಯ್ಯೋ ಅನ್ನಲ್ಲ, ಬೇರೆ ಯಾರೋ ದೂರದವರಿಗೆ ಅಂತಾರೆ. ನನಗೂ ಅಷ್ಟೇ ಸರ್, ನನ್ನ ಕುಟುಂಬ ಅಂತ ಯಾರೂ ಸರಿಯಾಗಿ ಮಾತಾಡಲ್ಲ. ನನಗೆ ಮನೆ ಹತ್ತ ಫೈಂಡ್ಸ್ ಯಾರೂ ಇಲ್ಲ. ಎಲ್ಲ ಬಸ್ಸಿನವರೇ ಫೈಂಡ್ಸ್ ಇಲ್ಲಿ ಇಳುತ್ತೇ ನಾನಾಯ್ತು ನನ್ನ ವ್ಯಾಪಾರ ಆಯ್ತು (ಇದನ್ನ ಹೇಳ್ತಿದ್ದಾಗ ಸ್ವಲ್ಪ ಭಾವುಕರಾಗಿ ಧ್ವನಿ ಸ್ವಲ್ಪ ಜೋರಾಗಿತ್ತು, ಸುತ್ತಮುತ್ತ ಇದ್ದ ಜನ ನಮ್ಮನ್ನು ಗಮನಿಸುತ್ತಿದ್ದರು).

ಕಷ್ಟ ಅಂತ ಸುಮ್ಮನೆ ಕೂತ್ಕೊಂಡುಬಿಟ್ಟೆ ಊಟ ಹಾಕೋರು ಯಾರು? ಕಷ್ಟ ಏನೂ ಆಗಲ್ಲ ಸರ್, ಇಲ್ಲಿಂದ ಯಾರಾದ್ರೂ ಬಸ್ಸು ಒಳಗಡೆ ಮಡಿಕೊಡ್ತಾರೆ, ಅಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ಮನೆಯವರು ಬಂದು ಇಳಿಸಿಕೊಳ್ಳಾರೆ. ಒಂದೊಂದ್ ಸಲ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ತಾವೇ ಇಳಿದುಬಂದು ಬಸ್ಸಿಗೆ ಎತ್ತಿ ಇಡ್ತಾರೆ. ಇಲ್ಲಾ ಕಾಲೇಜು ಹುಡುಗರು, ಆಫೀಸಿಗೆ ಹೋಗೋರು ಯಾರಾರೂ ಎತ್ತಿಕೊಂಡು ಬಂದು ಕೊಡ್ತಾರೆ.

Where is our bus pass?

Satish, 35-years old, comes from Nelamangala (a nearby town). He has physical disability and finds it difficult to walk. For the past ten years, he has been travelling by bus using the subsidised pass provided to persons with disabilities. He narrated his challenges with getting this pass.

I am a person with physical disability. I have an injured spinal cord. They call it Muscular dystrophy. For the last ten years, I have been travelling on BMTC buses. Now, I am on my way to Shanti Nagar to get a bus pass. My native is Nelamangala. I always get onto only Volvo or orange buses because those are disabled-friendly with no steps to climb. These ordinary buses (pointing towards white and green buses), there conductors do not help us. They say, 'Do not board our bus', 'We do not have time', and 'There is no space'. I feel very bad to hear that, hence do not travel on those buses. But not all conductors are so, only a few.

Aiyo (patting his forehead with his palms)! For this bus pass, I have to go to a cyber centre and fill out an online form. Then I have to take printout of that online form. Then I have to go to Shanti Nagar's divisional manager and submit the printout and get the pass for Rs. 660. But I can travel all over Bengaluru and also 100km around it. Morning around 7:30, students go to college *na*, they help me (get onto the bus). They tell the conductor and lift me and make me sit inside the bus. That's why the conductor scolds them, 'Now you people lift and help; when he is getting down, will you people be around to help? Then we should only do that, right?' BMTC's complaint number is 1800425****. I have called this number as well. Nobody answers the call. To travel on *Vayu Vajra* (A/C) buses, there is a permission circular from 2002. I carry that with me whenever I travel by bus. But then the conductor says, 'This is an old circular; get a new one, maybe from 2021 or 2022'. Every year should I go to Shanti Nagar and get this 14-page circular printout and keep it with me whenever I travel by bus? If I ask in Shanti Nagar, that madam will say, 'If I have to print 14 pages of circular to everyone, who comes here, don't I have any better work to do?' and sends us away.

ನಮ್ಮ ಬಸ್ ಪಾಸ್ ಎಲ್ಲಿ?

೩೫ ವರ್ಷ ವಯಸ್ಸಿನ ಸತೀಶ್ ಅವರು, ಬೆಂಗಳೂರು ಸಮೀಪದ ಪಟ್ಟಣವಾದ ನೆಲಮಂಗಲದವರು. ವಿಕಲಾಂಗರಾಗಿರುವ ಇವರಿಗೆ ನಡೆದಾಡಲು ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ವಿಕಲಾಂಗರಿಗೆ ನೀಡಲಾಗುವ ಕಡಿಮೆ ಶುಲ್ಕದ ಪಾಸ್ ಬಳಸಿಕೊಂಡು ಇವರು ಕಳೆದ ಹತ್ತು ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಬಸ್ ಮುಖಾಂತರ ಸಂಚರಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಈ ಪಾಸ್ ಅನ್ನು ಪಡೆಯಲು ತಾವು ಏನೆಲ್ಲಾ ಕಸರತ್ತುಗಳನ್ನು ಮಾಡಬೇಕಾಗಿ ಬಂತು, ಏನೆಲ್ಲಾ ಸವಾಲುಗಳನ್ನು ಎದುರಿಸಬೇಕಾಯಿತು ಎಂಬುದನ್ನು ಅವರು ಇಲ್ಲಿ ಹೇಳಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ.

ನಾನೊಬ್ಬ ಅಂಗವಿಕಲ. ನನ್ನ ಸ್ಪೈನಲ್ ಕಾರ್ಡ್ ಇಂಜುರಿ ಆಗಿದೆ. ಅದಕ್ಕೆ Muscular dystrophy ಅಂತಾರೆ. ೧೦ ವರ್ಷದಿಂದ ಬಿಎಂಟಿಸಿಲಿ ಓಡಾಡುತ್ತಾ ಇದ್ದೀನಿ. ಈಗ ಶಾಂತಿನಗರಕ್ಕೆ ಬಸ್ ಪಾಸ್ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲು ಹೋಗಿದ್ದೀನಿ. ನನ್ನ ಊರು ನೆಲಮಂಗಲ. ವೋಲ್ವೋ ಅಥವಾ ಆರೇಂಜ್ ಬಸ್ ಮಾತ್ರ ನಾನು ಹತ್ತೋದು. ಅವು disable-friendly. ಸ್ಟೆಪ್ಸ್ ಇರಲ್ಲ, ಅರ್ಡಿನರಿ ಬಸ್ ಇರುತ್ತಲ್ಲ (ಬಿಳಿ, ಹಸಿರು ಬಸ್ ತೋರಿಸ್ತಾ) ಅಲ್ಲಿ ಬಸ್ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ನಮಗೆ ಸಹಾಯ ಮಾಡಲ್ಲ. ಅವು ಹೇಳ್ತಾರೆ, 'ನಮ್ಮ ಬಸ್ಸಿಗೆ ಬರಬೇಡ', 'ನಮಗೆ ಟೈಮ್ ಇಲ್ಲ, ಆಗ್ಲೇ ಲೇಟ್ ಆಗಿದೆ', 'ಜಾಗ ಇಲ್ಲ' ಅಂತ. ತುಂಬಾ ಬೇಜಾರ್ ಆಗುತ್ತೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಆ ಬಸ್ಸಿಗೆ ಹೋಗಲ್ಲ. ಎಲ್ಲಾ ಕಂಡಕ್ಟರ್ಸ್ ಅಲ್ಲ, ಕೆಳು ಜನಾ.

ಅಯ್ಯೋ (ಕೈಯಲ್ಲಿ ಹಣೆ ಚಚ್ಚಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾ), ಈ ಬಸ್ ಪಾಸ್‌ಗೆ ಸೈಬರ್ ಸೆಂಟರ್ ಗೆ ಹೋಗಿ ಅನ್ಲೈನ್ ಫೈಲ್ ಮಾಡಬೇಕು ಫಾರಂನ. ಅನ್ಲೈನ್ ಫಾರಂ ಫೈಲ್ ಮಾಡಿ, ಮತ್ತೆ ಪ್ರಿಂಟ್ ಔಟ್ ತೆಗೆಸಿಕೊಂಡು, ಶಾಂತಿನಗರ ಡಿವಿಷನಲ್ ಮ್ಯಾನೇಜರ್‌ಗೆ ಕೊಡ್ಬೇಕು. ೬೬೦ ರೂಪಾಯಿ ವಾರ್ಷಿಕ ಪಾಸ್‌ಗೆ. ಇಡೀ ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಸುತ್ತಮುತ್ತ ೧೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ಓಡಾಡಬೇಕು. ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ಹೊತ್ತು ೭.೩೦ಕ್ಕೆ ಕಾಲೇಜಿಗೆ ಹೋಗುತ್ತಾರೆ ಆಲ್ವಾ ಹುಡುಗ್ರು, ಆ ಸ್ಟೂಡೆಂಟ್ಸ್ ಹೆಲ್ಪ್ ಮಾಡ್ತಾರೆ. ಅವೇ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಗೆ ಹೇಳಿ, ಎತ್ತಿ ಕೂರಿಸ್ತಾರೆ ಬಸ್ ಒಳಗೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಬೈತಾರೆ, 'ಈಗ ನೀವ್ ಹತ್ತಿಸ್ತೀರಾ, ಅವು ಇಳಿಯೋವಾಗ ನೀವ್ ಇರ್ತೀರಾ ಹೆಲ್ಪ್ ಮಾಡಕ್ಕೆ? ಆಗ ನಾವೇನ್ ಮಾಡಬೇಕು?' ಅಂತ. ಕಂಪ್ಲೇಂಟ್ ನಂಬರ್ ೧೮೦೦೪೨೫****ಗೆ ಸಹ ಕಾಲ್ ಮಾಡಿದ್ದೀನಿ. ಆದ್ರೆ ಯಾರೂ ರಿಸೀವೇ ಮಾಡಲ್ಲ.

ವಾಯುವಜ್ರ ಬಸ್ಸಲ್ಲಿ ಹೋಗೋಕೆ ನಮಗೆ ಒಂದು ಪರ್ಮಿಷನ್ ಲೇಟರ್ ಇದೆ ೨೦೧೨ರದ್ದು. ನನ್ನ ಹತ್ತಿ ದಿನಾ ಇರತ್ತೆ ಬಸ್ ಅಲ್ಲಿ ಹೋಗೋವಾಗ. ಆದ್ರೆ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಹೇಳ್ತಾರೆ, 'ಇದು ಹಳೇದು, ಹೊಸದು ಕೊಡಪ್ಪ' ಅಂತ. ೨೦೨೧ ಅಥವಾ ೨೦೨೨ರದ್ದು ತೆಗೆಸಿಕೊಂಡು ಬಾ ಅಂತಾರೆ. ಪ್ರತಿ ವರ್ಷ ಮತ್ತೆ ಮತ್ತೆ ಶಾಂತಿನಗರಕ್ಕೆ ಹೋಗಿ ೧೪ ಪುಟ ಪ್ರಿಂಟ್ ಔಟ್ ತೆಗೆಸಿಕೊಂಡು ನನ್ನ ಹತ್ತಿ ಇಟ್ಟೊಂಡು ಬಸ್ ಹತ್ತೋದಕ್ಕೆ ಆಗತ್ತಾ? ಶಾಂತಿನಗರದಲ್ಲಿ ಕೇಳಿದ್ದೆ, ಆ ಮೇಡಂ, 'ಪ್ರತಿ ವರ್ಷ ಎಷ್ಟು ಜನಕ್ಕೆ ೧೪ ಪುಟ ಸರ್ಕ್ಯುಲರ್ ಪ್ರಿಂಟ್ ಔಟ್ ಕೊಡಲಿ, ನಂಗೇನ್ ಬೇರೆ ಕೆಲಸ ಇಲ್ಲಾ?' ಅಂತ ಕಳುಹಿಸಿಬಿಡ್ತಾರೆ.



ಬೆಂಗಳೂರು ಸಂಪರ್ಕ
FONTECH
MODULAR SOLUTIONS

ಬೆಂಗಳೂರು ಸಂಪರ್ಕ



BMTC
100-21403777
www.bmtc.com

SAMPARKA
ಸಂಪರ್ಕ

InNURM

“

*Gender
exclusion and
inclusion*

ಲಿಂಗ ಸಮಾನತೆ ಮತ್ತು ಅಸಮಾನತೆ

Everyone offered me a seat! Story of a pregnant woman

Pregnancy is never easy. Sandhya, 45 years old remembered her struggles and support she received while travelling by bus during pregnancy.

My bus journey started when I was studying in Rajaji Nagar's Panchajanya Vidya Peeta college. Getting a seat on the bus was always a great achievement and a reason to be happy about. When we got a seat, if some older adults or someone carrying a kid came, we would offer them our seat. Like this, we learnt a lot. We learnt how to respect and all other such values while travelling by bus.

When I was 5-6 months pregnant, I would still travel by bus, mostly Volvo (A/C) buses. The doctor had advised me to travel safely or not travel at all. But then, I did not feel it was that difficult. I can still remember as soon as I entered the bus, people would offer their seat for me. If it was crowded, with people pushing around, they would say sorry. People on the bus would care a lot for me, making me feel nice. Older people, students or women, everyone would give me a seat. Conductors as well would care for us, helping us get a seat. When our stop arrived, they would help me get down as well.

ಎಲ್ಲರೂ ಜಾಗ ಬಿಟ್ಟುಕೊಟ್ಟರು: ಇದು ಗರ್ಭಿಣಿಯೊಬ್ಬಳ ಕಥೆ

ಗರ್ಭಾವಸ್ಥೆ ಎಂಬುದು ಸುಲಭದ ಬಾಬತ್ತಲ್ಲ. ಈ ವರ್ಷ ವಯಸ್ಸಿನ ಸಂಧ್ಯಾ ಅವರು ತಾವು ಗರ್ಭಿಣಿಯಾಗಿದ್ದ ವೇಳೆ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಸುವಾಗ, ಪಟ್ಟ ಕಷ್ಟಗಳು ಹಾಗೂ ಜನರಿಂದ ಪಡೆದ ಸಹಾಯವನ್ನು ಇಲ್ಲಿ ನೆನಪಿಸಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ.

ನನ್ನ ಬಸ್ ಪ್ರಯಾಣ ಶುರು ಆಗಿದ್ದು ನಾನು ರಾಜಾಜಿನಗರದ ಪಾಂಚಜನ್ಯ ವಿದ್ಯಾಪೀಠದಲ್ಲಿ ಪಿಯುಸಿ ಓದೋವಾಗ. ಬಸ್ ಅಲ್ಲಿ ಸೀಟ್ ಸಿಗೋದೇ ಒಂದು ದೊಡ್ಡ ಸಾಹಸ ಮತ್ತು ಖುಷಿ. ನಮಗೆ ಸೀಟ್ ಸಿಕ್ಕಾಗ ವಯಸ್ಸಾದವರು ಬಂದ್ರೆ, ಮಕ್ಕಳು ಅಥವಾ ಪುಟ್ಟ ಮಕ್ಕಳು ಇಟ್ಕೊಂಡ್ ಯಾರಾದ್ರೂ ಬಂದ್ರೆ ನಾವು ನಮ್ಮ ಸೀಟ್ ಬಿಟ್ಟು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಿ. ಆ ಥರ ತುಂಬಾ ಕಲ್ಪವಿ. ಆ ಮರ್ಯಾದೆ ಕೊಡೋ ಅಭ್ಯಾಸ ಎಲ್ಲ ನಮಗೆ ಬಸ್ ಅಲ್ಲೇ ಮೊದಲು ಆಗಿದ್ದು.

ನಾ ಇನ್ನೊಂದು ಹೇಳ್ವೇಕು. ನಾನು ೫ - ೬ ತಿಂಗಳು ಗರ್ಭಿಣಿ ಆಗಿದ್ದಾಗ, ಬಸ್ ಅಲ್ಲೇ ಹೋಗಿದ್ದೆ, ಜಾಸ್ತಿ ವೋಲ್ವೋ ಬಸ್ಸಲ್ಲಿ ಆಗ ಡಾಕ್ಟರ್ ಹೇಳಿದ್ದು, ಸೇಫ್ ಇದ್ರೆ ಹೋಗಿ, ಇಲ್ಲ ಅಂದ್ರೆ ಹೋಗ್ಬೇಡಿ ಅಂತ. ಅದ್ರೆ ನಂಗಿ ಅಷ್ಟ್ ಕಷ್ಟ ಆಗಿಲ್ಲ. ನಂಗಿ ಇನ್ನೂ ನೆನಪಿದೆ, ಬಸ್ ಒಳಗೆ ಹೋದ ತಕ್ಷಣ ಸೀಟ್ ಬಿಟ್ಟುಕೊಡೋರು. ರಶ್ ಇದ್ದು ನೂಕಿದರೆ 'ಸಾರಿ' ಕೇಳೋರು. ತುಂಬಾ ಕೇರ್ ಮಾಡ್ತಿದ್ದು ಬಸ್ ಅಲ್ಲಿ. ನೋಡಿದ್ದೆ ಖುಷಿ ಆಗೋದು. ವಯಸ್ಸಾಗಲಿ, ಮಕ್ಕಳು, ಹೆಂಗಸರು ಎಲ್ಲರೂ ಸೀಟ್ ಬಿಟ್ಟುಕೊಡೋರು. ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಕೂಡ ನಮ್ಮನ್ನ ಜಿನ್ನಾಗ್ ಕೇರ್ ಮಾಡ್ತಿದ್ದು. ನಮಗೆ ಕೂತ್ಕೊಳ್ಳೋವರೆಗೂ ಹೆಲ್ಪ್ ಮಾಡೋರು. ನಮ್ಮ ಸ್ಟಾಪ್ ಬಂದಾಗ ಇಳಿಯೋಕೆ ಸಹಾಯ ಮಾಡೋರು.



‘I will drop near your house, come ma’: Travel by night.

Maria is a 22-year-old student. She has been a regular BMTC commuter since childhood. In this conversation, she explains how the bus personnel ensure her sense of safety, making her bond stronger with the bus

To be honest, I did not study nursery, only direct first standard. Right from my first standard, I was travelling by bus. First-year, Amma used to take me by bus. If she had any urgent work, she would ask the conductor, ‘Please, drop off my daughter.’ My stop was called Hennur bus stand. I would be seated so cutely with my sister, carrying a small school bag next to the window. We never knew these stops. When our stop came, conductor uncle would say, ‘Come ma, your stop has come,’ He only would make us get down. From then till today we still travel by bus; it has been like our home. We can think on the bus, we can dream, it is some kind of peace of mind and security.

If I have to meet friends, they suggest, that I come by Ola or Uber. But if I go by a cab, it will cost me Rs. 200. If it is a bus, it will be Rs. 20. Where is Rs. 200 and where is Rs. 20? Where is Biryani? Where is *Idli*? I might have to walk a little and wait for some time. With the saved money, I take my brother with me and have a biryani together. They make me feel safe in the bus. In cab, I am a single woman, with no female driver. That is why at night, I always prefer buses. One night like this, I was going home by bus. There was literally no one on the bus, excepting the driver, conductor and myself. I think it was 10:20-11 in the night. They only asked where I wanted to go and I said Nagenahalli. There is no bus stop at all near my house. But the conductor said, ‘I will drop near your house only, come ma’. Instead of dropping me off at Narayanapura, just to help me, they dropped me at Nagenahalli near my house. No matter what anyone says, safety means BMTC.

‘ನಿಮ್ಮ ಮನೆ ಹತ್ತಾನೇ ಬಿದ್ದೀವಿ ಬಾರಮ್ಮ’

ಮರಿಯಾ ೨೨ರ ಹರೆಯದ ಓರ್ವ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿನಿ. ಈಕೆ ಬಾಲ್ಯದಿಂದಲೂ ಬಿಎಂಟಿಸಿ ಬಸ್ಸಿನ ಓರ್ವ ನಿಯತ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಾಗಿದ್ದವರು. ತಮ್ಮ ಸುರಕ್ಷತಾ ಪ್ರಜ್ಞೆಯನ್ನು ಬಸ್ಸಿನ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯು ಖಾತ್ರಿಪಡಿಸಿಕೊಂಡಿದ್ದು ಹೇಗೆ ಮತ್ತು ಅದರಿಂದಾಗಿ ಬಸ್ಸಿನ ಜತೆಗಿನ ತಮ್ಮ ಬಾಂಧವ್ಯ ಮತ್ತು ಗಟ್ಟಿಯಾಗಿದ್ದು ಹೇಗೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಮರಿಯಾ ಅವರು ಈ ಮಾತುಕತೆಯ ವೇಳೆ ವಿವರಿಸಿದ್ದಾರೆ.

ನಿಜ ಹೇಳಿಕೆ ಅಂದ್ರೆ ನಾನು ನರ್ಸರಿ ಓದಲೇ ಇಲ್ಲ, ಡೈರೆಕ್ಟ್ ಫಸ್ಟ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡರ್ಡ್. ನಾನು ಫಸ್ಟ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡರ್ಡ್ ಇಂದನೇ ಬಸ್ ಅಲ್ಲಿ ಹೋಗಿದ್ದೆ. ಮೊದಲನೇ ವರ್ಷ ಅಮ್ಮ ಕರ್ನಾಟಕ ಹೋಗಿದ್ದು. ಅಬ್ಬಿಗೆ ಏನಾದ್ರೂ ಅರ್ಜಿ ಕೆಲಸ ಇದೆ, ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಕೇಳೋರು, ‘ಪ್ಲೀಸ್, ನನ್ನ ಮಗಳನ್ನ ಡ್ರಾಪ್ ಮಾಡಿಬಿಡಿ’ ಅಂತ. ನನ್ನ ಸ್ಟಾಪ್ ಹೆಸರು ಹೆಣ್ಣೂರು ಬಂಡೆ ಬಸ್ ಸ್ಟಾಪ್. ನಾನು ಎಷ್ಟು ಮುದ್ದಾಗಿ ಕೂತಿರ್ತಿದ್ದೆ ನನ್ನ ತಂಗಿ ಜೊತೆ, ಪುಟ್ಟ ಬ್ರಾಡ್ ಹಾಕೊಂಡು, ಕಿಟಕಿ ಪಕ್ಕ. ನಮಗೆ ಸ್ಟಾಪ್ ಎಲ್ಲ ಗೊತ್ತಾಗ್ತಾನೇ ಇರ್ಲಿಲ್ಲ. ಆ ಸ್ಟಾಪ್ ಬಂದಾಗ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಅಂತಲ್ ಹೇಳೋರು, ‘ಬಾರಮ್ಮ, ನಿನ್ನ ಸ್ಟಾಪ್ ಬಂತು’ ಅಂತ. ಅವರೇ ಇಳಿಸೋರು ನಮ್ಮನ್ನ. ಅವತ್ತಿಂದ ಇವತ್ತುವರ್ಗೂ ನಾವು ಬಸ್ ಅಲ್ಲೇ ಓಡಾಡೋದು. ಬಸ್ ನಮಗೆ ಮನೆ ಇದ್ದ ಹಾಗೆ. ಬಸ್ ಅಲ್ಲಿ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೋದು, ಕನಸು ಕಾಣಬೋದು, ಏನೋ ಒಂಥರಾ ನೆಮ್ಮದಿ, ಸುರಕ್ಷತೆ.

ಸ್ನೇಹಿತರನ್ನ ಮೀಟ್ ಮಾಡಬೇಕು ಅಂದಾಗ, ಅವು ಹೇಳ್ತಾರೆ ‘ಓಲಾ, ಉಬರ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಯಲ್ಲೇ ಬಾ’ ಅಂತ. ಆದ್ರೆ ಕ್ಯಾಬ್ ಅಲ್ಲಿ ಹೋದ್ರೆ ೨೦೦ ರೂಪಾಯಿ, ಬಸ್ ಅಲ್ಲಿ ೨೦ ರೂಪಾಯಿ. ೨೦೦ ರೂಪಾಯಿ ಎಲ್ಲಿ, ೨೦ ರೂಪಾಯಿ ಎಲ್ಲಿ? ಬಿರಿಯಾನಿ ಎಲ್ಲಿ, ಇಡ್ಲಿ ಎಲ್ಲಿ? ಸ್ವಲ್ಪ ನಡೀಬೇಕು, ಮತ್ತೆ ಕಾಯಬೇಕು. ಅದೇ ದುಡ್ಡಲ್ಲಿ ನನ್ನ ತಮ್ಮನ ಹೊರಗಡೆ ಕರ್ನಾಟಕ ಹೋಗಿ ಇಬ್ಬರೂ ಬಿರಿಯಾನಿ ತಿಂತೀವಿ. ಆದ್ರೆ ನನ್ನ ಸೇಫ್ ಆಗಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಹೋಗ್ತಾರೆ ಬಸ್ ಅಲ್ಲಿ. ಓಲಾ ಕ್ಯಾಬ್ ನಲ್ಲಿ ನಾನು ಒಂಟಿ ಮಹಿಳೆ. ಮಹಿಳಾ ಚಾಲಕರು ಇರೋಲ್ಲ. ಅದಕ್ಕೆ ನೈಟ್ ನಾನು ಬಸ್ ಅಲ್ಲೇ ಹೋಗೋದು. ಒಂದು ರಾತ್ರಿ ಹೀಗೆ ಮನೆಗೆ ಬಸ್ ಅಲ್ಲಿ ಹೋಗಿದ್ದೆ, ಬಸ್ ಅಲ್ಲಿ ಯಾರೂ ಇಲ್ಲ, ನಾನು, ಡ್ರೈವರ್ ಮತ್ತೆ ಕಂಡಕ್ಟರ್. ೧೦.೩೦-೧೧ ಗಂಟೆ ಆಗ್ತಿತ್ತು. ಅವರೇ ಕೇಳಿದ್ದು, ‘ಎಲ್ಲಿ ಹೋಗ್ತೀವು?’ ಅಂತ. ನಾನು ‘ನಾಗೇನಹಳ್ಳಿ’ ಅಂತ ಹೇಳಿದೆ. ನನ್ನ ಮನೆ ಹತ್ತ ಬಸ್ ಸ್ಟಾಪ್ ಇಲ್ಲ. ಆದ್ರೆ ಆ ಕಂಡಕ್ಟರ್, ‘ಅಲ್ಲೇ ಬಿದ್ದೀವಿ ಬಾರಮ್ಮ’ ಅಂದ್ರು. ನಾರಾಯಣಪುರದಲ್ಲಿ ಬಿಡೋ ಬದ್ಲು ನಂಗೆ ಅಂತ ನಾಗೇನಹಳ್ಳಿಗೆ ಕರ್ನಾಟಕ ಬಂದು, ಮನೆ ಹತ್ತನೇ ಬಸ್ ಅಲ್ಲೇ ಬಿಟ್ಟು. ಯಾರು ಏನಾದ್ರೂ ಹೇಳಲಿ, ಸುರಕ್ಷತೆ ಅಂದ್ರೆ ನಂಗೆ ಬಿಎಂಟಿಸಿನೇ.

Life of a garment factory worker

Gowramma, a dedicated worker in a garment factory at the age of 47, shared her account of daily encounters with compassionate bus personnel and the necessity of reliable transportation for livelihood.

My name is Gowramma; for many years, I have been working in a garment factory. Every day we go and come back by bus. For 15 years, I have been travelling by BMTC only. BMTC personnel are very nice people, pa. They help us a lot. If we are crossing the road from the other side, they stop the bus and wait for us to cross the road before getting onto the bus. They say, 'It is ok. Please see the road and cross carefully. We will wait.' They will call out for us and take us on board pa. We used to walk before *na*, now we can use the bus. Even though we have to spend on bus tickets, it is ok. But they will take us and reach us safely, that is important. Every day they talk to us. All of us go to work together for many days. Even other factory people travel with us and talk to us. We all know each other. We ask them about where they work. Even the conductor talks to us and says, 'What time do you all get done? Don't worry, whatever the time, we will take you all with us.' One day, while I was crossing the road, I almost got hit by a car. The bus conductor came and scolded that guy, 'Can't you see ladies crossing the road? *Paapa*, they are in a hurry to go to work.'

When we don't manage to get the bus, we have cried, 'Sir, If we are a little late also garment people will scold us.' We request them, 'Driver *Anna* (brother) please go fast. We don't want to get scolded by employers'. While getting down, they caution us, 'Get down carefully, ma. Let a day's salary go away; get down safely. If you are fine, you can earn how much ever you want'. During Corona, when they had stopped BMTC service, we used to walk six kilometres from this side and six kilometres from that side and, in total, 12 kilometres. Our legs would pain a lot after work. It was almost like dying. It was torture. We just could not go anywhere then. If we went to the main road, there would be no buses and no autos; we would walk on the railway tracks. Livelihood *na*, we had to do wage work. Once they started bus service, it helped us a lot. Those people, for their benefit, had stopped the vehicles. But we would be too exhausted to walk, ooff! Our legs used to be pricked by thorns.

ಗಾರ್ಮೆಂಟ್ ಫ್ಯಾಕ್ಟರಿ ಕಾರ್ಮಿಕಳ ಕಥೆ

೪೭ ವರ್ಷ ವಯಸ್ಸಿನ ಗೌರಮ್ಮ ಅವರು, ಸಿದ್ಧ ಉಡುಪಿನ ಕಾರ್ಖಾನೆಯೊಂದರಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿರುವ ಓರ್ವ ಸಮರ್ಪಣಾಭಾವದ ಉದ್ಯೋಗಿ. ಸಹಾನುಭೂತಿಯುಳ್ಳ ಬಸ್ಸಿನ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯ ಜತೆಗಿನ ತಮ್ಮ ದೈನಂದಿನ ಮುಖಾಮುಖಿಯ ಬಗ್ಗೆ ಹಾಗೂ ಜೀವನೋಪಾಯಕ್ಕಾಗಿ ಸೇನಿಸುತ್ತಿರುವ ಜನರಿಗೆ ವಿಶ್ವಾಸಾರ್ಹ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಡಬೇಕಾದ ಅಗತ್ಯದ ಕುರಿತಾಗಿ ಅವರು ಇಲ್ಲಿ ತಮ್ಮ ಮನದಾಳದ ಮಾತುಗಳನ್ನು ಹಂಚಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ.

ನನ್ನ ಹೆಸರು ಗೌರಮ್ಮ ಅಂತ. ನಾನು ತುಂಬಾ ವರ್ಷದಿಂದ ಗಾರ್ಮೆಂಟ್ಸ್ ನಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡ್ತಾ ಇದ್ದೀನಿ, ಟೆಕ್ಸ್ ಪೋರ್ಟ್ ಅಲ್ಲಿ ನಾವು ದೈಲಿ ಅದರಲ್ಲೇ ಓಡಾಡೋದು, ಅದರಲ್ಲೇ ಬರೋದು. ಹದಿನೈದು ವರ್ಷದಿಂದ ಬಿಎಂಟಿಸಿನಲ್ಲೇ ಓಡಾಡ್ತಾ ಇದ್ದೀವಿ. ಬಿಎಂಟಿಸಿಯವರು ತುಂಬಾ ಒಳ್ಳೆಯವರಪ್ಪ, ನಮಗೂ ಹೆಲ್ಪ್ ಮಾಡ್ತಾರೆ. ಈ ಕಡೆಯಿಂದ ರೋಡ್ ದಾಟುತ್ತಾ ಇದ್ದೆ, ಆ ಕಡೆ ನಿಲ್ಲಿಸುಟ್ಟು, ಕರುದ್ದುಟ್ಟು ಹತ್ತಿಸ್ಕೊತಾರೆ. ಪಾಪ ಅವರು, 'ನಿಧಾನವಾದ್ರೂ ಪರವಾಗಿಲ್ಲ ರೋಡ್ ನೋಡ್ಕೊಂಡು ದಾಟಿ' ಅಂತ ಹೇಳ್ತಾರೆ. ನಮ್ಮನ್ನ ಕರೆದುಬುಟ್ಟು ಹತ್ತಿಸ್ಕೊತಾರೆ ಕಣಪ್ಪಾ. ನಡೆದುಕೊಂಡು ಹೋಯ್ತಾ ಇದ್ದಲ್ಲ ನಾವು, ಈಗ ಬಸ್ಸಲ್ಲಿ ಓಡಾಡ್ತಾ ಇದ್ದೀವಿ. ಅಷ್ಟೋ ಇಷ್ಟೋ ದುಡ್ಡು ಖರ್ಚಾದ್ರೂ ಪರ್ವಾಗಿಲ್ಲ. ಅದರೆ ಕರ್ಕೊಂಡೋಗಿ ನಮ್ಮಣ್ಣ ಸೇಫಾಗಿ ಬಿಡ್ತಾರಲ್ಲ ಅದು ಇಂಪಾರ್ಟೆಂಟು. ಹೂಂ.. ಇತ್ತಿಂದ್ಲೂ ನಡೆದುಕೊಂಡು ಹೊಯ್ತಿದ್ದೋ, ಅತ್ತಿಂದ್ಲೂ ನಡೆದುಕೊಂಡು ಬರ್ತಿದ್ದೋ. ಆಗ ಈ ಟೈನ್ ಎಲ್ಲಾ ಬಂದ್ ಮಾಡುದ್ರಲ್ಲಾ, ಆಗಿಂದ ನಾವು ಬಸ್ಸಲ್ಲೇ ಓಡಾಡ್ತಾ ಇರೋದು. ದೈಲಿ ಮಾತಾಡಿಸ್ತಾರೆ. ನಾವೆಲ್ಲಾ ತುಂಬಾ ವರ್ಷದಿಂದ ಜೊತೆಲೆ ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ಹೊಯ್ತೀವಿ. ಬೇರೆ ಫ್ಯಾಕ್ಟರಿಯವರು ನಮ್ಮನ್ನ ಪರಿಚಯ ಮಾಡ್ಕೊತಾರೆ, ನಾವು ಅವರನ್ನ ಪರಿಚಯ ಮಾಡ್ಕೊತೀವಿ. ನೀವೆಲ್ಲ ಕೆಲಸ ಮಾಡೋದು ಅಂತ ಕೇಳ್ತೀವಿ, ಅವರೂ ಕೇಳ್ತಾರೆ. ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಕೂಡ ಮಾತಾಡಿಸ್ತಾರೆ. 'ಎಷ್ಟು ಗಂಟೆಗೆ ಬರ್ತೀರಾ ನಾವು ಕರ್ಕೊಂಡು ಹೋಗ್ತೀವಿ, ಎಷ್ಟೊತ್ತಾದ್ರೂ ಹೆದುರ್ಕೊಬೇಡಿ, ನಾವು ಕರ್ಕೊಂಡೋಗ್ತೀವಿ' ಅಂತ ಅವರು ಹೇಳ್ತಾರೆ.

ಬಸ್ಸು ಸಿಕ್ಕಿಲ್ಲ ಅಂದಾಗ, ನಾವು ಅತ್ತಿಟ್ಟಿದ್ದೀವಿ ಸರ್, ಲೇಟಾದ್ರೆ ಗಾರ್ಮೆಂಟ್ಸ್ ನಲ್ಲಿ ಬೈತಾರೆ. ಅವರ ಹತ್ತ ಬೈಸೊಬೇಕು, ಡೈವರ್ ಅಣ್ಣನ್ನ, 'ಬೇಗ ಹೋಗಣ್ಣ' ಅಂತ ಕೈಮುಗಿದೆಲ್ಲಾ ಕೇಳಿಕಂಡಿದ್ದೀವಿ. ಅವರು ಇಳಿವಾಗ, 'ನಿಧಾನಕ್ಕೇರಮ್ಮಾ, ಒಂದಿನ ಕೂಲಿ ಹೋದ್ರೂ ಹೋಗ್ಲಿ, ನೀವು ಹುಷಾರು' ಅಂತಾರೆ. 'ನೀವು ಚೆನ್ನಾಗಿದ್ದೆ ಎಷ್ಟು ಬೇಕಾದ್ರೂ ದುಡೀಬಹುದು' ಅಂತಾರೆ. ಕರೋನ ಟೈಮಲ್ಲಿ ಬಿಎಂಟಿಸಿ ಬಸ್ಸನ್ನ ನಿಲ್ಲಿಸಿಬಿಟ್ಟು. ಆಗ ನಾವು ಯಾವ ಕಡೆ ಹೋಗೋಕೂ ಆಗಿರಲಿಲ್ಲ. ಮೈನ್ ರೋಡಿಗೆ ಹೋದ್ರೆ ಬಸ್ಸುಗಳಿಲ್ಲ, ಆಟೋಗಳಿಲ್ಲ. ರೈಲ್ವೆ ಕಂಪಿ ಮೇಲೆ ನಡೆದುಕೊಂಡೇ ಹೋಗಬೇಕು. ಹೊಟ್ಟೆಪಾಡು ಕೂಲಿ ಮಾಡಲೇಬೇಕು. ಅಮೇಲೆ ಬಸ್ಸು ಬಿಟ್ಟ ಮೇಲೆ ಒಂದು ಚೂರು ಉಪಯೋಗ ಆಯ್ತು. ಅವರೇನೂ ಅವರ ಉಪಯೋಗಕ್ಕೆ ಬಂದ್ ಮಾಡ್ತಿತ್ತು, ನಾವು 'ಅಸ್ಸೋ-ಉಸ್ಸೋ' ಅಂತ ನಡೀತಿತ್ತಿ. ಕಾಲಿಗೆ ಮುಳ್ಳು ಚುಚ್ಚೋದು.

These windowpanes know my tears well

Our researcher got on an early morning (5:30 am) bus travelling from Bapuji Nagar to Majestic for collecting stories. The bus had only a few passengers and as our researcher was gathering enough courage to approach one of them, a woman sat down in the next seat. She introduced herself as Ramya, a 29-year-old regular commuter on the route. At a later stage in the conversation, in an emotional outpouring, Ramya identified herself as a sex worker, explaining her connection with this particular bus route.

If there is still something in this world that is not ashamed or embarrassed by me, it is this bus. It has been some 2.5 years; I travel by this bus every day without missing a single day from Mariyappanapalya to Majestic and from Majestic to Mariyappanapalya. Sometimes, I will get a direct bus; otherwise, I will come to Bapuji Nagar and take a bus to Majestic. For someone who sleeps with anyone for money, if I was asked what work do I do? What do I say? Come let us sit here (sat on a stone slab). See, you might be my elder or younger brother, but these people look at you as someone, who has come to sleep with me (feels sad).

One elder person spoke to me on the bus. He listened to my entire story and gave me Rs. 500. I meet such people sometimes, and how much ever I say, they will offer me how much ever money they have, saying, 'Daughter, buy something from this money. Live well, my child'. I don't know about others, but if the bus wasn't there, my mother's and my life would have been even more difficult. The ticket price is low, only Rs. 20 from Majestic to Mariyappanapalya. Every day I travel on that same bus. Today I came *na*, that is my regular bus. These windowpanes know my tears well (smiles with pain). If I am feeling a little better, that is only because of the lonely journey I take on these buses.

(Meanwhile, she received a phone call and she responded, 'Yes, I am here only' and got ready to leave).

ಆ ಕಿಟಕಿಗೆ ನನ್ನ ಕಣ್ಣೀರು ಗೊತ್ತು

ಬಸ್ಸಿನ ಕಥೆಗಳನ್ನು ಕಲೆಹಾಕಲೆಂದು ನಮ್ಮ ಸಂಶೋಧಕರೊಬ್ಬರು ಬಾಪೂಜಿ ನಗರದಿಂದ ಮೆಜೆಸ್ಟಿಕ್ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಮುಂಜಾನೆ ೫.೩೦ಕ್ಕೆ ಹೊರಡುವ ಬಸ್ ಒಂದನ್ನು ತುರಿಸಿಕೊಂಡರು. ಆ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಕೆಲವೇ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿದ್ದರು. ಅವರಲ್ಲಿ ಒಬ್ಬರನ್ನು ಸಮೀಪಿಸಿ ಮಾತಾಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಬೇಕಾದ ಧೈರ್ಯವನ್ನು ನಮ್ಮ ಸಂಶೋಧಕರು ಒಗ್ಗೂಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಂತೆ, ಮಹಿಳೆಯೊಬ್ಬರು ಬಂದು ಅವರ ಪಕ್ಕದ ಆಸನದಲ್ಲಿ ಕುಳಿತರು. ತಮ್ಮ ಹೆಸರು ರಮ್ಯಾ ಎಂದು ಅವರೇ ಪರಿಚಯಿಸಿಕೊಂಡರು. ೨೯ರ ಹರೆಯದ ಆಕೆ, ಆ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿನ ಓರ್ವ ನಿತ್ಯಪ್ರಯಾಣಿಕರಾಗಿದ್ದರು. ಮಾತುಕತೆ ಮುಂದುವರಿಯುತ್ತಿದ್ದಂತೆ, ಆಕೆಯಿಂದ ಭಾವಾನಾತ್ಮಕ ಹೊಸಲೇ ಹರಿಯಿತು; ಓರ್ವ ಲೈಂಗಿಕ ಕಾರ್ಯಕರ್ತೆ ಎಂದು ಗುರುತಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದ ರಮ್ಯಾ, ಆ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಬಸ್ ಮಾರ್ಗದೊಂದಿಗೆ ತಮಗಿದ್ದ ನಂಟನ್ನು ತಮ್ಮದೇ ಅದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಹೇಳಿಕೊಂಡರು.

ನನ್ನ ನೋಡಿ ಈ ಜಗತ್ತಿನಲ್ಲಿ ಇನ್ನೂ ಅಸಹ್ಯ ಪಟ್ಟೊಳ್ಳದೆ ಇರೋದು ಅಂದ್ರೆ ಬಸ್ಸು ಒಂದೇ. ಸುಮಾರು ಎರಡೂವರೆ ವರ್ಷ ಆಯ್ತು. ಈ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲೇ ಒಂದು ದಿನನೂ ತಪ್ಪಿಗೆ ಓಡಾಡಿದೀನಿ. ಮರಿಯಪ್ಪನ ಪಾಳ್ಯದಿಂದ ಮೆಜೆಸ್ಟಿಕ್, ಮೆಜೆಸ್ಟಿಕ್ ಇಂದ ಮರಿಯಪ್ಪನಪಾಳ್ಯ. ಒಂದೊಂದ್ ಸಲ ಡೈರೆಕ್ಟ್ ಬಸ್ಸು ಸಿಗಲ್ಲ, ಆಗ ಬಾಪೂಜಿನಗರಕ್ಕೆ ಬಂದು ಮೆಜೆಸ್ಟಿಕ್ ಬಸ್ಸು ಹತ್ತೊಂಡ್ವೀನಿ. ಯಾವನೋ ಕೊಡೋ ದುಡ್ಡಿಗೆ ಅವನ ಜೊತೆ ಮಲ್ಟಿಪ್ಲೋ ನಗನ್ ಏನ್ ಕೆಲಸ ಮಾಡ್ತೀಯಾ ಅಂತ ಕೇಳುತ್ತೆ ನಾನು ಏನು ಅಂತ ಹೇಳ್ತೆ? ಬಾ ಈ ಕಡೆ ಕೂತ್ಕೊಳ್ಳೋಣ (ಒಂದು ಕಲ್ಲಿನ ಮೇಲೆ ಕುಳಿತೆವು). (ನಮ್ಮನ್ನೇ ನೋಡುತ್ತಿದ್ದ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲಿನ ಜನರನ್ನು ನೋಡಿ) ನೋಡು, ನೀನು ನನ್ನ ಅಣ್ಣನೋ ತಮ್ಮನೋ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಈ ಜನರು ಮಾತ್ರ ಇವಳ ಜೊತೆ ಮಲಗೋಕೆ ಬಂದಿರೋನು ಅಂತಾನೆ ಅನ್ನೊತಾರೆ (ಬೇಸರ).

ಮೊದಲು ಒಬ್ಬ ವಯಸ್ಸಾದವರು ಇದೇ ಥರ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಪರಿಚಯ ಆಗಿ ಮಾತಾಡಿಸಿದ್ದು. ನನ್ನ ಕಥೆ ಎಲ್ಲ ಕೇಳಿ ನನಗೆ ೫೦೦ ದುಡ್ಡು ಕೂಡ ಕೊಟ್ಟು. ಒಂದೊಂದ್ ಸಲ ಸಿಗ್ತಾರೆ, ನಾನು ಎಷ್ಟು ಬೇಡ ಅಂದ್ರೂ ಅವರ ಕೈನಲ್ಲಿ ಇದ್ದಷ್ಟು ದುಡ್ಡನ್ನ ನನ್ನ ಕೈಗಿಟ್ಟು, 'ಏನಾದ್ರೂ ತಗೋ ಮಗಳೇ' ಅಂದ್ವಿಟ್ಟು ಹೋಗ್ತಾರೆ. ಅವರನ್ನ ಬಿಟ್ಟೆ ನೀನೇ ಕಣಪ್ಪ ನನ್ನ ಮಾತಾಡಿಸಿದ್ದು. ಯಾರದ್ದು ಹೆಂಗೋ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ, ಈ ಬಸ್ಸು ಇರಲಿಲ್ಲ ಅಂದ್ರೆ ನನ್ನ ಜೀವನ, ನಮ್ಮ ಅಮ್ಮನ ಜೀವನ ನಡೆಯೋದು ತುಂಬಾ ಕಷ್ಟ ಆಗೋದು. ದುಡ್ಡು ಕೂಡ ಕಡಿಮೆಯೇ, ೨೦ ಕೊಟ್ಟೆ ಮೆಜೆಸ್ಟಿಕ್, ೨೦ ಕೊಟ್ಟೆ ಮರಿಯಪ್ಪನಪಾಳ್ಯ. ಡೈಲಿ ಒಂದೇ ಬಸ್ಸಲ್ಲಿ ಓಡಾಡ್ತೀನಿ. ಇವತ್ತು ಬಂದ್ವಲ್ಲ, ಅದೇ ನನ್ನ ರೆಗ್ಯುಲರ್ ಬಸ್ಸು ಆ ಎಲ್ಲ ಕಿಟಕಿಗಳಲ್ಲೂ ನನ್ನ ಕಣ್ಣೀರು ಹರಿದಿವೆ (ನೋವು ತುಂಬಿದ ನಗು). ನಾನು ಏನೋ ಒಂಜಾರು ನೆಮ್ಮಿಯಾಗಿದ್ದೀನಿ ಅಂದ್ರೆ, ಈ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಒಬ್ಬೇ ಓಡಾಡುವಾಗ ಮಾತ್ರ...

(ಅಷ್ಟರಲ್ಲಿ ಯಾರದ್ದೋ ಫೋನ್ ಬಂತು. 'ಹೂಂ, ಇಲ್ಲೇ ಇದ್ದೀನಿ ಬಂದೆ' ಎಂದು ಹೊರಡೋಕೆ ರೆಡಿ ಆಯ್ತು.).



“

*Age
and
mobilities*

ವಯಸ್ಸು ಮತ್ತು ಚಲನ

Space for friendship and bonds

In the bustling city, where the uncertainties of auto-rickshaw rides are rampant, 75-year-old Vasudeva Rao explained how buses had become a reliable lifeline. Sitting in his house in Bannerghatta, combing his white hair, he recollected close to three decades of bus journeys. He is among the senior citizens, who call these buses their trusted companions.

Our main stay was always Hanumanth Nagar. My office was on the double road. My route is 37, 34. That means buses that go from Hanumanth Nagar to Shivaji Nagar and from Sri Nagar to Shivaji Nagar. Bus is economical. If I go from here to Majestic, I pay Rs. 20. But in auto, it could be Rs. 130. Buses are secure. See, here, there is no chance for cheating. The conductor gives a ticket, as mandated. He takes only what is specified. In autos, you can't tell whether he might use the meter or not. See, nowadays, people are not even using the meter. They clearly say it does not work. I had one such experience a week ago. I am retired, but I still go to the office a few times a week. When I am going that way, they (auto drivers) clearly say, 'Sir, the meter does not work; please pay Rs. 150'. But actually, it will be Rs. 120 to reach here. I will tell him that I will pay Rs. 10 extra and pay Rs. 130. A few people will agree and a few won't. The majority of people say the meter is not working. But such problems are not there on buses. If it is Rs. 15 per ticket, he will charge Rs. 15 only. For senior citizens, they provide reserved seats at least 95 per cent of the time. They oblige. It is safe. We get down here and come home comfortably. We can't say the same about auto. It depends on the meter. Even if we know the route, they deceive us. For some 20 years, I have been using BTS (Bangalore Transport Service) only.

(Buses are) Very friendly. Almost all of us being senior citizens, we used to get seats. We used to chat about so many things, such as medicinal things, *acharane vishaya* (traditions) and so on. Or else we would discuss and comment on the current affairs from newspapers. Even if we did not meet in the morning, while coming back, we would meet. We used to discuss a lot about newspapers, political parties, government and the condition of roads. More or less, the topics used to be the same, not related to any individual or anything. More than the driver, the conductor was familiar. There were two to three of them. There was one called *Gowrdu*. He was a gentleman, principled and very informed about rules. One hundred per cent, he would provide tickets to everyone, while a few others managed to adjust. But he was very strict. There was 190 (bus number) which connected to Indira Nagar. It was the only bus. It would go once in the morning and once in the evening. Usually, he was the conductor of that bus, and with the same driver. Since we used to come daily, '*badaan*' (instantly), he would stop the bus as soon as he saw us and help us board the bus. If the bus was moving and he saw us coming from the side, he would identify us, stop the bus and wait for us to board. He could identify, we were familiar, and we would talk a lot. We knew all their names and they knew our names. We used to chat like colleagues.



ಸ್ನೇಹಲೋಕ

ಆಟೋರಿಕ್ಷಾ ಸವಾರಿಯ ಅನಿಶ್ಚಿತತೆಗಳು ಅತಿರೇಕವಾಗಿರುವ ಈ ಗದ್ದಲದ ನಗರದಲ್ಲಿ, ಬಸ್ಸುಗಳು ಹೇಗೆ ವಿಶ್ವಾಸಾರ್ಹ ಜೀವನಾಡಿಯಾಗಿ ಮಾರ್ಪಟ್ಟವೆ ಎಂಬುದನ್ನು ೭೫ ವರ್ಷ ವಯಸ್ಸಿನ ವಾಸುದೇವ ರಾವ್ ಅವರು ಇಲ್ಲಿ ವಿವರಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಬನ್ನೇರುಘಟ್ಟದ ತಮ್ಮ ಮನೆಯಲ್ಲಿ ಕುಳಿತುಕೊಂಡು, ತಮ್ಮ ಬಿಳಿಗೂಡಲನ್ನು ಬಾಚಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾ, ಸರಿಸುಮಾರು ಮೂರು ದಶಕಗಳ ಬಸ್ ಪ್ರಯಾಣವನ್ನು ಅವರು ನೆನಪಿಸಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ತಮ್ಮ ವಿಶ್ವಾಸಾರ್ಹ ಸಹಚರರು ಎಂದು ಕರೆಯುವ ಹಿರಿಯ ನಾಗರಿಕರಲ್ಲಿ ವಾಸುದೇವ ರಾವ್ ಕೂಡ ಒಬ್ಬರು.

ನಾವು ಫಸ್ಟ್ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಬಂದಾಗ ಹನುಮಂತನಗರದಲ್ಲಿ ಇದ್ದಿ. ಅಲ್ಲೇ ಸುಮಾರು ವರ್ಷ ಇದ್ದಿದ್ದು. ಅದೇ ನಮ್ಮ ಮೇನ್ ಸ್ಟೇ. ನಂದು ಆಫೀಸ್ ಇದ್ದಿದ್ದು ಡಬಲ್ ರೋಡ್. ಮೈ ರೂಟ್ ಈಸ್ ೩೭/ ೩೫. ಹಾಗಂದ್ರೆ ಶ್ರೀನಗರದಿಂದ ಶಿವಾಜಿನಗರ. ನಾವು ಮೆಜಿಸ್ಟಿಕ್ ಬಸ್ ಸ್ಟಾಪ್ ಗೆ ಬಸ್ ಅಲ್ಲೇ ಹೋಗಿದ್ದಿದ್ದು. ಆಟೋ ಎಲ್ಲ ಪ್ರಿಫರ್ವೆ ಮಾಡ್ತಿರ್ಲಿಲ್ಲ. ಊರಿಂದ ಬಂದ್ರೆ ಬ್ಯಾಗ್ ಹಾಕೊಂಡು ಮೆಜಿಸ್ಟಿಕ್ ಬಸ್ ಸ್ಟಾಪ್ ಗೆ ಹೋಗಿದ್ದಿ. ಬಸ್ ಬಂದು ಇಕನಾಮಿಕಲ್ ಇಲ್ಲಿಂದ ಮೆಜಿಸ್ಟಿಕ್ ಗೆ ೨೫ ರೂಪಾಯಿ ಕೊಡ್ತೀಕು. ಆದ್ರೆ ಆಟೋಗೆ ೧೭೦ ಕೊಡ್ತೀಕು. ಬಸ್ ಅಂದ್ರೆ ಸೆಕ್ಯೂರ್ಡ್ ಇರತ್ತೆ. ಸೀ, ಏನೂ ಮೋಸ ಇರಲ್ಲ. ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಎಷ್ಟು ಇರತ್ತೋ ಅಷ್ಟೇ ತೊಗೊತಾನೆ ಟಿಕೆಟ್ಟಿಗೆ. ಆಟೋ ಡ್ರೈವರ್ ಮೀಟರ್ ಮೇಲೆ ಕೇಳಾನೆ, ಮೀಟರ್ ವರ್ಕೇ ಆಗಲ್ಲ ಅಂತಾನೆ. ನಾನು ರಿಟೈರ್ ಆಗಿದ್ದೀನಿ, ಆದರೂ ಆಫೀಸಿಗೆ ಅವಾಗವಾಗ ಹೋಗ್ತಿರ್ಲಿ. ಆಟೋ ಡ್ರೈವರ್ ಮೊನ್ನೆ ಮೊನ್ನೆ ೧೫೦ ಕೊಡಿ ಅಂತಾನೆ. ನಂಗೆ ಗೊತ್ತು ಅದು ೧೨೦ ಆಗೋದು ಅಂತ. ೧೩೦ ಕೊಡ್ತೀನಿ ಅಂದ್ರೂ ಬರೋಲ್ಲ ಅಂತಾರೆ. ಮೆಜಾರಿಟಿ ಹೇಳ್ತಾರೆ, ಅವರೂ ಮೀಟರ್ ವರ್ಕ್ ಆಗಲ್ಲ ಅಂತ. ಬಸ್ ಅಲ್ಲಿ ಈ ತೊಂದ್ರೆ ಆಗಲ್ಲ. ೧೫ ರೂಪಾಯಿ ಟಿಕೆಟ್, ೧೫ ರೂಪಾಯಿನೇ ಆಗಿರತ್ತೆ. ಆರಾಮಾಗಿ ಇರತ್ತೆ. ಸೀನಿಯರ್ ಸಿಟಿಜನ್ ಸೀಟ್ ಕೊಡ್ತಾರೆ. ಆಲ್ ಮೋಸ್ಟ್ ೯೦ ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಒಬ್ ಲೈಜ್ ಮಾಡ್ತಾರೆ. ಆಟೋಲಿ ರೂಟ್ ಗೊತ್ತಿದ್ದೂ ಮೋಸ ಮಾಡ್ತಾರೆ. ಒಂದು ಇಪ್ಪತ್ತು ವರ್ಷ ಇಂದ ಬಿಟಿಎಸ್ USE ಮಾಡ್ತಿರ್ಲಿ.

ಆಲ್ ಮೋಸ್ಟ್ ಎಲ್ಲರೂ ಸೀನಿಯರ್ ಸಿಟಿಜನ್ಸ್ ಮಾತಾಡ್ಕೊಂಡು ಬರ್ತಿದ್ದಿ. ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಸೀಟ್ ಸಿಕ್ಕಿದ್ದು. ಮೆದಿಸಿನ್ ಬಗ್ಗೆ, ಆಜರಣೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಅಥವಾ ಪೇಪರ್ ಅಲ್ಲಿ ಏನಾದ್ರೂ ಬಂದಿದ್ದ ಅದು ಬಗ್ಗೆ ಕಾಮೆಂಟುಸುತ್ತಿದ್ದಿ. ಹೋಗೋವಾಗ ಸಿಕ್ಕಿಲ್ಲ ಅಂದ್ರೆ, ಬರೋವಾಗ ಅಂತೂ ಸಿಕ್ಕಿತ್ತು. ಪಾಲಿಟಿಕ್ಸ್ ಗವರ್ನಮೆಂಟ್ ಬಗ್ಗೆ, ರೋಡ್ ಕಂಡೀಶನ್ ಬಗ್ಗೆ ಡಿಸ್ಕಸ್ ಮಾಡ್ತಿರ್ಲಿ. ಡ್ರೈವರ್ ಗಿಂತ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಜಾಸ್ತಿ ಪರಿಚಯ ಆಗೋರು. ಗೌಡು ಅಂತ ಬರೋರು, ೧೯೦ ಬಸ್ ರೂಟ್. ಹೀ ಈಸ್ ಎ ಜೆಂಟಲ್ಮನ್, ಬಹಳ ಪ್ರಿನ್ಸಿಪಲ್ಸ್ ರೂಲ್ಸ್ ಫಾಲೋ ಮಾಡೋರು. ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಟಿಕೆಟ್ ಕೊಡೋರು. ತುಂಬಾ ಕೋ-ಆಪರೇಟ್ ಮಾಡ್ತಿತ್ತು. ಕೇಳೋರೂ ಅಡ್ಡಸ್ತ್ ಮಾಡ್ಕೊಳ್ಳೋರು. ಅವು ತುಂಬಾ ಪ್ರಿನ್ಸಿಪಲ್ಸ್ ಅದು ಇಂದಿರಾನಗರಕ್ಕೆ ಹೋಗೋ ಬಸ್ಸು. ಡ್ರೈವರ್ ನಮ್ಮನ್ನ ದಿನಾ ನೋಡ್ತಿದ್ದಿದ್ರು, ತಕ್ಷಣ ನೋಡಿ ಬಸ್ ನಿಲ್ಲಿ ಹತ್ತುಸೊತ್ತಿದ್ದ. ಗುರುತು ಹಿಡೀತ್ತಿದ್ದು. ಪರಿಚಯ ಎಲ್ಲ ಇತ್ತು, ಎಲ್ಲ ಮಾತಾಡ್ತಿರ್ಲಿ. 'ಏನ್ ಸರ್, ಕಾಫಿ ಆಯ್ತು, ಊಟ ಆಯ್ತು, ಏನ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಅಲ್ಲಿ ಇನ್ಸಿಮೆಂಟ್ ಸಿಕ್ತು, ಪ್ರಮೋಷನ್ ಸಿಕ್ತು' ಹೀಗೆ ಕಲೇಗ್ಸ್ ಧರ ಮಾತಾಡ್ತಿರ್ಲಿ.

What is the use of student pass?

Living on the periphery, buses are the only option when commuting to college for 22-year-old Rita. In this conversation, she explained the bias against student bus pass holders.

My earlier bus pass was Rs. 75. I still have that pass. My mother keeps saying, 'See, your first bus pass.' Now the price of bus passes has increased. But if we show bus pass, many conductors ask us to get down from the bus. They ask us not to enter crowded buses. One day, they deboarded my friend and me in the middle of the road, as we had bus pass. They didn't listen to how much ever we requested. From there, we walked to the next stop. If college students are standing at the bus stop, the bus won't stop. They just don't like people wearing bags. They feel that not much money comes from such people. But if there are office goers, that is ok. For them, the bus will stop. On many days I used to wait for an hour. The way they talk to bus pass holders makes us not to travel by buses anymore. The day before, my father asked me to get my bus pass done for the year. I felt what was the use of getting a pass when there was no respect shown to us on the bus. Felt why I should even get a pass. We also pay and get the pass. Others will also pay money. But we pay at once to get the pass. Why this discrimination? Doesn't the conductor understand this?



ಬಸ್ ಪಾಸ್‌ನಿಂದ ಏನು ಉಪಯೋಗ?

೨೨ರ ಹರೆಯದ ರೀಟಾರಂಥ ನಗರದ ಹೊರವಲಯದಲ್ಲಿ ವಾಸಿಸುವವರು ಕಾಲೇಜಿಗೆ ತೆರಳಬೇಕೆಂದರೆ, ಅವರಿಗಿರುವ ಏಕೈಕ ಆಯ್ಕೆ ಬಸ್ಸುಗಳು ಮಾತ್ರವೇ. ಆದರೆ, ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿ ಪಾಸ್ ಅನ್ನು ಹೊಂದಿರುವವರ ವಿರುದ್ಧ ತೋರಲಾಗುವ ಪಕ್ಷಪಾತವನ್ನು ಆಕೆ ಈ ಮಾತುಕತೆಯ ವೇಳೆ ವಿವರಿಸಿದ್ದಾರೆ.

ಬಸ್ ಪಾಸ್ ಮುಂಚೆ ೭೫ ರೂಪಾಯಿ ಇತ್ತು. ನನ್ನ ಹತ್ತ ಆ ಪಾಸ್ ಇನ್ನೂ ಇದೆ. ಅಮ್ಮ ಹೇಳ್ತಾರೇ, 'ನೋಡು ನಿನ್ ಫಸ್ಟ್ ಬಸ್ ಪಾಸ್' ಅಂತ. ಈಗ ಬಸ್ ಪಾಸ್ ರೇಟ್ ಜಾಸ್ತಿ ಆಗಿದೆ. ಆದ್ರೆ ಎಷ್ಟೊಂದ್ ಬಸ್ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಬಸ್ ಪಾಸ್ ತೋರ್ಸಿದ್ರೆ ಇಳಿಯೋದಕ್ಕೆ ಹೇಳ್ತಾರೆ. 'ರಶ್ ಇರೋ ಬಸ್ಸಿಗೆ ಬರ್ಬೇಡಿ' ಅಂತಾರೆ. ಒಂದು ದಿನ ನನ್ನ ಮತ್ತು ನನ್ನ ಫ್ರೆಂಡ್ ನ ಮಧ್ಯದಲ್ಲೇ ಇಳಿಸ್ತೀಯು, ಬಸ್ ಪಾಸ್ ಅಂತ. ಎಷ್ಟು ಹೇಳಿದ್ರೂ ಕೇಳಲೇ ಇಲ್ಲ. ಅಲ್ಲಿಂದ ನಾನು ನೆಕ್ಸ್ಟ್ ಸ್ಟಾಪ್ ಗೆ ನಡೆದೊಂಡು ಬಂದೆ. ನಾವು ಕಾಲೇಜು ಸ್ಟುಡೆಂಟ್ಸ್ ಬಸ್ ಸ್ಟಾಪ್ ಅಲ್ಲಿ ಇದ್ದೆ, ಬಸ್ ಅವು ನಿಲ್ಲೋದೇ ಇಲ್ಲ. ಬ್ಯಾಗ್ ಹಾಕೊಂಡ್ ಇರೋರು ನೋಡಿದ್ರೆ ಅಬ್ಬಿಗೆ ಆಗಲ್ಲ, ದುಡ್ ಬರೋಲ್ಲ ಅಂತ. ಆದ್ರೆ ಆಫೀಸ್‌ಗೆ ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ಹೋಗೋರು ಇದ್ದೆ ಓಕೆ. ಅಬ್ಬಿಗೆ ಮಾತ್ರ ನಿಲ್ಲೋದು. ನಾನು ಎಷ್ಟೋ ದಿನ ಒಂದು ಗಂಟೆ ಕಾದಿದೀನಿ. ಬಸ್ ಪಾಸ್ ಇರೋರ್ ಹತ್ತ ಹೇಗೆ ಮಾತಾಡ್ತಾರೆ ಅಂದ್ರೆ, ಯಾಕಾದ್ರೂ ಬಸ್ ಪಾಸ್ ಮಾಡಿಸೋಬೇಕು ಅನ್ನಿಸುತ್ತೆ. ಮೊನ್ನೆ ಅಪ್ಪ ಕೇಳಿದ್ರು, ಬಸ್ ಪಾಸ್ ಮಾಡಿಸೋ ಅಂತ. ಆದ್ರೆ ನಂಗೆ ಅನ್ನಿಸುತ್ತೆ, 'ಬಸ್ ಪಾಸ್ ಮಾಡಿದ್ರೂ ಮರ್ಯಾದೆನೇ ಇಲ್ಲಲ್ಲ ಬಸ್ ಅಲ್ಲಿ, ಯಾಕೆ ಮಾಡಿಸಬೇಕು' ಅಂತ. ನಾವು ಕೂಡ ದುಡ್ಡು ಕೊಟ್ಟೇ ಪಾಸ್ ತೋಗೊಳ್ಳೋದು. ಬೇರೆ ಅವು ದಿನಾ ಕೊಡ್ತಾರೆ, ನಾವು ಒಂದೇ ಸರ್ತಿ ಕೊಡ್ತೀವಿ ಅಷ್ಟೇ. ಯಾಕೆ ನಮಗೆ ಈ ತಾರತಮ್ಯ? ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗೆ ಇದೆಲ್ಲ ಅರ್ಥ ಆಗಲ್ಲಾ?

Bus passes and equity

On a bus towards Kengeri, we met Sharan, a 21-year-old, devoted user of buses since his school days. Amidst narrating his adventures, he expressed his comfort with bus travel and how it felt for a Scheduled Caste student to use a subsidised bus pass in the city.

Bro, from when I completed my 10th standard, I have been using BMTC service. The pass is affordable and we can travel with comfort. From then till now, I have been travelling by BMTC buses only. Earlier, if I got on the bus, I would not get down anywhere, direct college, bro. Now, don't ask, like a shokidar (someone with a swag), as per wish, we travel everywhere.

Bro, ours is SC (Scheduled Caste); we get bus pass at affordable rates. Sometimes some of the passengers on the bus talk as if BMTC is running at a loss because of our bus passes. They say, 'For these caste people, they give free bus passes and then they say they are in loss'. We have heard it many times from conductors themselves, bro. Sometimes I think, don't these people have minimum common sense that the government will pay back to the corporation that pass amount? When they talk whatever they want, we feel very irritated. Sometimes our friends also talk like that. I wonder when will all these people get some sense.



ಬಸ್ ಪಾಸ್ ಮತ್ತು ನ್ಯಾಯ?

ಕೆಂಗೇರಿ ಕಡೆಗೆ ಸಾಗುತ್ತಿದ್ದ ಬಸ್ ಒಂದರಲ್ಲಿ ನಾವು ಶರಣ್ ಎಂಬ ೨೧ರ ಹರೆಯದ ಯುವಕನನ್ನು ಭೇಟಿಯಾದೆವು. ಇವರು ಶಾಲಾ ದಿನಗಳಿಂದಲೂ ಬಸ್ಸುಗಳ ನಿಷ್ಠಾವಂತ ಬಳಕೆದಾರರಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಬಸ್ ಪ್ರಯಾಣದಲ್ಲಿನ ತಮ್ಮ ಸಾಹಸಗಳನ್ನು ವಿವರಿಸುವ ನಡುವೆಯೇ, ಬಸ್ ಪ್ರಯಾಣದಿಂದ ತಮಗೆ ಒದಗುವ ಅನುಕೂಲ ಹಾಗೂ ನಗರದಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆ ದರದ ಬಸ್ ಪಾಸನ್ನು ಬಳಸುವ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಪರಿಶಿಷ್ಟ ಜಾತಿಯ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಯೊಬ್ಬನಲ್ಲಿ ಉಂಟಾಗುವ ಭಾವನೆ ಅಥವಾ ಆ ವೇಳೆ ಅವನಿಗೆ ಹೇಗೆ ಅನಿಸುತ್ತದೆ ಎಂಬುದನ್ನೂ ಹೇಳಿಕೊಂಡರು.

ನಂದು ಗಂನೇ ತರಗತಿ ಮುಗಿದ ಮೇಲೆ ಬಿಎಂಟಿಸಿನೇ ಬ್ರೋ, ಪಾಸ್ ಕಡಿಮೆಗೆ ಸಿಗುತ್ತೆ, ಆರಾಮವಾಗಿ ಇದ್ದಲ್ಲೇ ಓಡಾಡಬಹುದು. ಅ ಅವಾಗಿಂದಾನೂ ಇದ್ದಲ್ಲೇ ಓಡಾಡ್ತಾ ಇದ್ದೀನಿ. ಮೊದಲೆಲ್ಲಾ ಒಂದ್ವಲ ಹತ್ತುದ್ದೆ ಎಲ್ಲೂ ಇಳೀತರಲ್ಲಿಲ್ಲ ಬ್ರೋ, ಡೈರೆಕ್ಟ್ ಕಾಲೇಜು. ಆದರೆ ಈಗ ಕೇಳಲೇಬೇಡಿ, ಒಳ್ಳೇ ಶೋಕಿದಾರ್ ಥರ ಇಷ್ಟ ಬಂದ ಕಡೆಯೆಲ್ಲಾ ಸುತ್ತಾಡ್ತಾ ಇರ್ತೀವಿ.

ಬ್ರೋ, ನಮ್ಮ ಎಸ್ ಸಿ ಕ್ಯಾಸ್ ನಮಗೆ ಬಸ್ ಪಾಸು ತುಂಬಾ ಕಡಿಮೆಗೆ ಸಿಗ್ತದೆ. ಸುಮಾರು ೨- ೩ ಸಲ, ಬಸ್ಸಲ್ಲಿ ಓಡಾಡೋ ಜನ, ಬಿಎಂಟಿಸಿ ಸಾಲದಲ್ಲಿ ಓಡಾಡ್ತಾ ಇರೋದಕ್ಕೆ ನಾವೇ ಕಾರಣ ಅನ್ನೋ ಹಂಗೆ ಮಾತಾಡ್ತಾರೆ. 'ಅ ಜಾತಿಯವರಿಗೆಲ್ಲಾ ಫ್ರೀಯಾಗಿ ಪಾಸ್ ಕೊಡ್ತಾರೆ, ಅಮೇಲೆ ಲಾಸು ಲಾಸು ಅಂತ ಓಡಾಡ್ತಾರೆ'- ಇದನ್ನ ಎಷ್ಟೋ ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗಳ ಬಾಯಿಂದಾನೂ ಕೇಳಿದ್ದೀನಿ ಬ್ರೋ. ಅವರಿಗೆ ಆ ದುಡ್ಡು ಗವರ್ನಮೆಂಟ್ ಇಂದ ವಾಪಸ್ಸು ಬರುತ್ತೆ ಅನ್ನೋ ಮಿನಿಮಮ್ ಕಾಮನ್ ಸೆನ್ಸ್ ಆದ್ರೂ ಇರಬಾರದಾ ಅನ್ನುತ್ತೆ. ಸುಮ್ಮೆ ಬಾಯಿಗೆ ಬಂದಂಗೆಲ್ಲ ಮಾತಾಡ್ತಾರೆ, ಅವಾಗ ಸರಿಯಾಗಿ ಉರಿಯುತ್ತೆ ಬ್ರೋ. ಒಂದೊಂದ್ ಸಲ ನಮ್ಮ ಫ್ರೆಂಡ್ಸ್ ಕೂಡ ಹಂಗೆ ಮಾತಾಡ್ತಾರೆ. ನಾನು ಇವರಿಗೆಲ್ಲ ಯಾವಾಗ ಬುದ್ಧಿ ಬರುತ್ತೆ ದೇವೇ ಅನ್ನೊಂಡು ಸುಮ್ಮನೆ ಅಗ್ಗೀನಿ.



“

*Affection
towards bus*

ಬಸ್ಸಿನೊಂದಿಗೆ ನಂಟು

The love for bus radio

In the era before mobile phones, FM radio on buses was the sole source of entertainment, Sandhya (38-year-old) nostalgically reminisced the unforgettable bus rides during her school and college days.

Unlike these days, there weren't any mobile phones those days. Then there was only FM (radio station). When I was going to school and college, I had to change buses at Majestic. I wouldn't care if a bus was heavily crowded. I would find a bus with FM and travel on that only. While going home, even if I had a direct bus to Hebbal right in front of me, I would not get on that bus. I would get on a bus with FM and go via Kempapura. Such was the craze. If the song was not complete, then I would even skip my bus stop and wait until the song finished before getting down at the next stop. Then many buses had FM.

We used to meet so many people then. People selling flowers would come from the market. Just then, having finished my college day, I would be returning on the same bus. So much we used to talk to them. From the market, we would listen to all their stories. They even taught me how to tie flower garlands. We also used to buy some flowers from them.



ಬಸ್ ರೇಡಿಯೋ ಅಂದ್ರೆ ಪ್ರೀತಿ

ಮೊಬೈಲ್ ಫೋನ್‌ಗಳು ಬರುವುದಕ್ಕಿಂತಲೂ ಮುಂಚಿನ ಕಾಲಘಟ್ಟದಲ್ಲಿ, ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿನ ಎಫ್‌ಎಂ ರೇಡಿಯೋ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಪಾಲಿಗೆ ಏಕೈಕ ಮನರಂಜನಾ ಮೂಲವಾಗಿತ್ತು. ೩೮ ವರ್ಷ ವಯಸ್ಸಿನ ಸಂಧ್ಯಾ ಅವರು, ತಮ್ಮ ಶಾಲಾ-ಕಾಲೇಜು ದಿನಗಳ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಅನುಭವಿಸಿದ ಮರೆಯಲಾಗದ ಬಸ್ ಸಂಚಾರದ ಸಂದರ್ಭಗಳನ್ನು ಇಲ್ಲಿ ಸ್ಮರಿಸಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ.

ಈಗಿನ ಥರ ಆಗ ಮೊಬೈಲ್ ಫೋನ್ ಇರ್ತಿಲ್ಲ. ಆಗ ಬರೀ ಎಫ್ ಎಂ (FM) ಅಥವಾ ಮಾತು. ನಾನು ಸ್ಕೂಲ್ ಮತ್ತೆ ಕಾಲೇಜಿಗೆ ಹೋಗೋವಾಗ ಮೆಜಿಸ್ಟಿಕ್‌ಲಿ ಬಸ್ ಚೇಂಜ್ ಮಾಡ್ಬೇಕಿತ್ತು. ಬಸ್ ಎಷ್ಟೇ ರಸ್ತೆ ಇದ್ದೂ ನಾ ಕೇರ್ ಮಾಡ್ತಿರ್ತಿಲ್ಲ. ನಾನು ಎಫ್ ಎಂ (FM) ಇರೋ ಬಸ್‌ನೇ ಹುಡುಕ್ತಿದ್ದಿದ್ದು. ಹೆಬ್ಬಾಳಿಗೆ ಹೋಗೋವಾಗ ಮನೆಗೆ ಡೈರೆಕ್ಟ್ ಬಸ್ ನನ್ನ ಕಣ್ಣು ಮುಂದೆ ಇದ್ದೂನು ನಾನು ಹತ್ತುತ್ತಾ ಇರ್ತಿಲ್ಲ. ಎಫ್ ಎಂ (FM) ಇರೋ ಕೆಂಪಾಪುರ ಬಸ್ ಹತ್ತೊಂಡು ಹೋಗಿದ್ದೆ ಅಷ್ಟು ಹುಚ್ಚು. ಹಾಡು ಇನ್ನೂ ಮುಗಿದಿರಲಿಲ್ಲ, ನನ್ನ ಸ್ಟಾಪ್ ಬಂದ್ತಿದ್ದು, ನಾನು ಇಳಿಲೇ ಇಲ್ಲ. ಹಾಡು ಮುಗಿದ ಮೇಲೆನೇ ನಾ ಸ್ಟಾಪ್ ಅಲ್ಲಿ ಇಳಿದಿದ್ದು. ಆಗ ತುಂಬಾ ಬಸ್ ಅಲ್ಲಿ ಎಫ್ ಎಂ (FM) ಇರೋದು.

ಎಷ್ಟು ಜನ ಸಿಗೋರು ಅಂದ್ರೆ, ಈ ಹೂವ ಮಾರೋರು ಮಾರ್ಕೆಟ್ ಇಂದ ಬರೋರು ಬಸ್ ಅಲ್ಲಿ. ಆಗ ತಾನೇ ನಂದು ಕಾಲೇಜು ಮುಗ್ಗಿರೋದು. ಅವರ ಹತ್ತ ಎಷ್ಟು ಮಾತಾಡ್ತಿದ್ದಿ ಅಂದ್ರೆ, ಮಾರ್ಕೆಟ್ ಇಂದ ಫುಲ್ ಅವ್ ಕಥೆ ಎಲ್ಲ ಹೇಳೋರು. ನಂಗೂ ಹೂವು ಕಟ್ಟೋದನ್ನ ಹೇಳೊಡೋರು. ಮತ್ತೆ ನಮ್ಮ ಮನೆಗೂ ಹೂವು ತೋಗೋತಿದ್ದಿ.



My bus is mine till it reaches scrap!

Meet Pramod, a devoted 44-year-old BMTC driver, who has spent 14 years driving on the same route. Having experienced the transition from older buses with hard steering to newer ones, he shares a unique bond with his cherished bus (seen in all three photographs). In this conversation, he talks about the various iterations and paint schemes his bus has been through.

My name is Pramod. I am 44-years old. I have been working as a BMTC driver at the same depot for 14 years. With older buses, the steering was very hard. Now the clutch, brake and steering have become softer. From the beginning, I have been driving on the same route. Only in the first year, I drove on the Majestic to Vidyananyapuram route. For the past 12 years, I have been driving on the same route.

My duty starts at 9 in the morning. I come to the depot by 7:45, check the bus condition and wipe the windows. Because as long as I drive, it is my bus, right? Earlier, I used to drive an old bus. Then the DC allotted me a new bus; this is the same bus. Since 2011, I have been driving the same bus. I have some kind of a bond with this bus. People say 342 means Pramod and Pramod means 342 (bus number changed). My bus conductor says, 'This vehicle should reach scrap from our hands.' Many people suggest that I take up the new Leyland buses. But somehow, my mind doesn't agree. My bus is mine. Maybe the pick-up might be a little less. But that attachment is something else. I have all the photographs of the same bus under different paint shades – red, green, blue and now white.

ಗುಜರಿ ಸೇರೋವರ್ಗು ಇದು ನನ್ನ ಬಸ್ಸು

ಉಳಿ ವರ್ಷದ ಬಿಎಂಟಿಸಿ ಜಾಲಕಿ ವಿನೋದ್ ಅವರನ್ನು ಈಗ ಭೇಟಿಯಾಗುವಿರಂತೆ. ಇವರು ತಮಗೆ ನಿಗದಿಪಡಿಸಲಾಗಿದ್ದ ಒಂದೇ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸಿನ ಜಾಲನೆ ಮಾಡುತ್ತಾ ೧೪ ವರ್ಷಗಳನ್ನು ಕಳೆದ ಓರ್ವ ಸಮರ್ಪಣಾಭಾವದ ಕೆಲಸಗಾರ. ಗಡಸು ಸ್ವೀರಿಂಗ್ ಹೊಂದಿದ್ದ ಹಳೆಯ ಬಸ್ಸುಗಳಿಂದ ಹೊಸ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಆದ ರೂಪಾಂತರದ ಅನುಭವವನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಇವರು, ತಾವು ಪಾಲಿಸಿ ಪೋಷಿಸಿದ ತಮ್ಮ ಬಸ್ಸಿನ ಜೊತೆಗಿನ ಒಂದು ಅನನ್ಯ ಬಂಧವನ್ನು ಇಲ್ಲಿ ಹಂಚಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ.

ನನ್ನ ಹೆಸರು ವಿನೋದ್, ನಂಗೆ ಉಳಿ ವರ್ಷ. ನಾನು ೧೩ ವರ್ಷದಿಂದ ಒಂದೇ ಬಿಎಂಟಿಸಿ ಡಿಪೊಲಿ ಡೈವರ್ ಆಗಿದ್ದೇನೆ. ಮುಂಚೆ ಹಳೆ ಬಸ್ ಅಲ್ಲಿ ಸ್ವೀರಿಂಗ್ ತುಂಬಾ ಗಟ್ಟಿ ಇತ್ತು. ಆದ್ರೆ ಈಗ ಕ್ಲಚ್, ಬ್ರೇಕ್ ಮತ್ತು ಸ್ವೀರಿಂಗ್ ಸಾಫ್ಟ್ ಆಗಿವೆ. ಆದ್ರೆ ಮುಂಚೆ ಇಂದ ನಾನು ಒಂದೇ ರೂಟ್ ಅಲ್ಲಿ ಬಸ್ ಓಡಿಸೋದು. ಮೊದಲನೇ ವರ್ಷ ಮಾತ್ರ ನಾನು ಮೆಜೆಸ್ಟಿಕ್ ಟು ವಿದ್ಯಾನಯಪುರ ರೂಟ್ ಓಡಿಸಿದ್ದು. ಆಮೇಲೆ ೧೨ ವರ್ಷ ಓಡಿಸ್ತಿರೋದು.

ಬೆಳಗ್ಗೆ ೯ ಗಂಟೆಗೆ ಡ್ಯೂಟಿ ಶುರು ಆಗುತ್ತೆ. ನಾನು ೭.೪೫-೮ಕ್ಕೆ ಬಂದು ಬಸ್ ಕಂಡಿಷನ್ ನೋಡಿ, ಗ್ಲಾಸ್ ಒರೆಸ್ತೀನಿ. ಯಾಕಂದ್ರೆ, ನಾನು ಓಡಿಸುವವರೆಗೂ ಇದು ನಂದೇ ಬಸ್ ಆಲ್ತಾ. ಮುಂಚೆ ನಾನು ಒಂದು ಹಳೇ ಬಸ್ ಓಡಿಸಿದ್ದೆ. ಆಮೇಲೆ ದಿಸಿ ಹೊಸ ಬಸ್ ಅಲಾಟ್ ಮಾಡಿದ್ದು ನಂಗೆ. ಆ ಬಸ್ಸೇ ಇದು. ೨೦೧೧ರಿಂದ ಇದೇ ಬಸ್ ಓಡಿಸ್ತಿರೋದು. ಏನೋ ಒಂಥರಾ ನಂಟು ಈ ಬಸ್ ಜೊತೆ. ಜನ ಹೇಳ್ತಾರೆ, '೫೭೬ ಅಂದ್ರೆ ವಿನೋದ್, ವಿನೋದ್ ಅಂದ್ರೆ ೫೭೬ ಅಂತ' (ಬಸ್ ನಂಬರ್ ಬದಲಿಸಲಾಗಿದೆ). ನಮ್ಮ ಬಸ್ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಹೇಳ್ತಾರೆ, 'ಈ ಬಸ್ ನಮ್ಮ ಕೈಯಿಂದಾನೇ ಸ್ಕ್ರಾಪ್ ಗೆ ಹೋಗ್ಲೇಕು' ಅಂತ. ಎಷ್ಟೊಂದ್ ಜನ ಹೇಳ್ತಾರೆ, ಹೊಸ ಲೇಔಟ್ ಬಸ್ ತಗೊಳ್ಳೋದಕ್ಕೆ. ಆದ್ರೆ ಏನೋ ಮನಸ್ಸು ಒಪ್ಪಲ್ಲ. ನನ್ನ ಬಸ್ ನಂದು. ಏನೋ ಸ್ಲೌ ಪಿಕಪ್ ಕಮ್ಮಿ ಇರಬೋದು, ಆದ್ರೆ ಆ ಅಣ್ಣಾಜ್ಜಿಂಟಿ ಬೇರೆ. ಈ ಬಸ್‌ದು ಎಲ್ಲ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಪೈಂಟ್ ಪೋಷಣೀಸ್ ನಂ ಹತ್ತ ಇದೆ ನೋಡಿ-ಕೆಂಪು, ಹಸಿರು, ನೀಲಿ ಮತ್ತೆ ಈಗ ಬಿಳಿ.

'The bus is my office'

In this conversation, Ramkrishna recuperating in his bus after morning duty, describes his driving seat as his office cubicle. He lists the range of efforts personnel make to customise their buses.

They make these changes with their own money and not from the department. Earlier, people used to get tape recorders to be fitted inside the bus. They had photos of gods. Jai Karnataka, Bhuvaneshwari, Chamundeshwari, Dharmastala and all other favourite gods' names they would write. Then they had radium stickers. Nowadays, they have FM (radio) setup. They get speakers to be fitted inside the bus. People can also listen. In the depot, there will be an electrician *na*, when he is free for 1-2 hours, they pay him something, to modify the bus and give. These are all company horns. Such horns are not durable, so they will get their own extra horns to be fixed. It is their own money. Even the flower decoration they do is from their own pocket. A few buy newspapers and keep them, so that passengers can read. Daily. I only would buy *na* whenever I went to Goripalya. I would buy one *Prajavani* (Kannada newspaper) and keep it. I would read when I was free, and other times, they would read. If someone wanted, they would take and read. Another person on our route only, would buy and keep all newspapers, even English ones. Few of them keep this 25ltr (drinking) water can. Many people will go to their village *na*; they call the bus by its driver's name only. '*Srinivasana gaadi bandillwa?*' (Hasn't Srinivasa's vehicle arrived?) One hundred per cent, they remember.

For *Ayudha Puje* (festival), they pay and get flowers and decorate the whole bus. The department won't pay anything. Nowadays, they are not even providing flowers. They just get those banana stems and fix them and give four lemons to be crushed under the wheels and also apply vermilion and *Vibhuti* (sacred ash). Drivers consider it as their own vehicle, spend on their own and decorate the vehicle one day in advance. There are a few company vehicles *na*, like for BEML, HAL and all. There employees themselves pool in money and help drivers decorate buses.





ಬಸ್ಸಿಗೆ ಅಲಂಕಾರ

ಈ ಮಾತುಕತೆಯಲ್ಲಿ ಜಾಲಕ ರಾಮಕೃಷ್ಣ ಅವರು, ಬೆಳಗ್ಗೆಯ ತಮ್ಮ ಕರ್ತವ್ಯವನ್ನು ಮುಗಿಸಿದ ನಂತರ ತಮ್ಮ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ವಿಶ್ರಾಂತಿ ಪಡೆಯುತ್ತಾ, ತಮ್ಮ ಚಾಲನಾ ಆಸನವೇ ತಮ್ಮ ಕಚೇರಿಯ ಕಿರುಕೋಣೆ ಎಂದು ಹೇಳಿಕೊಂಡಿದ್ದು ವಿಶೇಷ. ಸಿಬ್ಬಂದಿಯು ತಮ್ಮ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಮಾರ್ಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ವಿನಿಯೋಗಿಸುವ ವ್ಯಾಪಕ ಶ್ರೇಣಿಯ ಪ್ರಯತ್ನಗಳನ್ನು ರಾಮಕೃಷ್ಣ ಅವರು ಪಟ್ಟಿಮಾಡುತ್ತಾರೆ.

ಡ್ರೈವರ್‌ಗಳು ಸ್ವಂತ ದುಡ್ಡಲ್ಲಿ ಈ ಮಾಡಿಫಿಕೇಷನ್ ಮಾಡ್ಕೊಳ್ಳೋದು, ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್ ದುಡ್ಡಲ್ಲ. ಅವಾಗೆಲ್ಲ ರೆಕಾರ್ಡರ್‌ನೇ ಫಿಕ್ಸ್ ಮಾಡ್ಕೊಳ್ಳೋರು. ಆಮೇಲೆ, ಜೈ ಭುವನೇಶ್ವರಿ, ಜೈ ಚಾಮುಂಡೇಶ್ವರಿ, ಧರ್ಮಸ್ಥಳ ಹೀಗೆ ಅವರಿಗೆ ಇಷ್ಟವಾದ ದೇವರ ಹೆಸರು ಎಲ್ಲಾ ಬರೆಸ್ಕೊಳ್ಳೋರು. ಆಮೇಲೆ ರೇಡಿಯಂ ಸ್ಟಿಕರ್ ಅಂಟುಸ್ಕೊಳ್ಳೋರು. ಎಫ್‌ಎಂ ಫಿಟ್ ಮಾಡ್ಕೊಳ್ಳೋರು. ಫುಲ್ ಬಸ್‌ಗೆ ಕೇಳಿಸೋ ಥರ ಮಾಡ್ಕೊತ್ತಾರೆ. ಸ್ಪೀಕರ್ ಕೂಡ ಅವರೇ ತರೋದು. ಡಿಪೊನಲ್ಲಿ ಎಲೆಕ್ಟ್ರಿಷಿಯನ್ ಇರ್ತಾರಲ್ಲ, ಅವರಿಗೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಫ್ರೀ ಆದಾಗ ೧-೨ ಗಂಟೆಲಿ ಫಿಟ್ ಮಾಡ್ಕೊತ್ತಾರೆ. ಇವೆಲ್ಲ ಕಂಪನಿ ಹಾರ್ನ್, ಜಾಸ್ತಿ ದಿನ ಬರಲ್ಲ. ಇವು ಎಕ್ಸ್ಟ್ರಾ ಹಾರ್ನ್ ತಂದು ಫಿಟ್ ಮಾಡ್ಕೊತ್ತಾರೆ. ಹೂವ ಡೆಕೋರೇಷನ್ ಮಾಡೋದು ಸ್ವಂತ ದುಡ್ಡು. ಎಷ್ಟೋ ಜನ ನ್ಯೂಸ್ ಪೇಪರ್ ತೆಗೆದು ಇಡ್ತಾರೆ, ದಿನ ಜನಾ ಓದ್ಲಿ. ನಾನೇ ತೋಗೋತಿಲ್ಲಲ್ಲಾ ಗೋರೀಪಾಳಕ್ಕೆ ಹೋಗೋವಾಗ. ಡೈಲಿ ಒಂದು ಪ್ರಜಾವಾಣಿ ತೋಗೋತಿಲ್ಲೆ ನಾವು ಓದೋದು, ಅವು ಓದೋರು. ಅವ್ರ್ ಯಾರೋ ಇನ್ನೊಂದ್ ರೂಟ್ ಅಲ್ಲಿ ಇಂಗ್ಲಿಷ್, ಕನ್ನಡ ಎಲ್ಲ ನ್ಯೂಸ್ ಪೇಪರ್ ಇಡೋರು. ಕುಡಿಯೋ ಖಾಸಾ ಲೀಟರ್ ಕ್ಯಾನ್ ಇಡ್ತಾರೆ. ಎಷ್ಟೊಂದ್ ಜನ ಆ ಬಸ್ಸಿಗೆ ಡ್ರೈವರ್ ಹೆಸ್ರೇ ಇಟ್ಟಿರ್ತಾರೆ. 'ಓಹ್ ಶ್ರೀನಿವಾಸ ಇವತ್ತು ಬಂದಿಲ್ಲವಾ', ಹಾಗೆ.

ಆಯುಧ ಪೂಜೆಗೆ ಡೆಕೋರೇಷನ್ ಮಾಡ್ತಾರೆ. ಅವ್ರೆ ದುಡ್ಡ್ ಕೊಟ್ಟು ಹೂವ ಎಲ್ಲ ಹಾಕ್ತಾರೆ. ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಇಂದ ಏನೂ ಕೊಡಲ್ಲ. ಬರೀ ಬಾಳೆದಿಂಡು, ನಾಲ್ಕು ನಿಂಬೆಹಣ್ಣು ಮತ್ತು ಕುಂಕುಮ. ಡ್ರೈವರ್‌ಗಳು ಏನು ಅಂದ್ರೆ, ನಂದು ಗಾಡಿ ಅಂತ ಹಿಂದಿನ ದಿನ ಡೆಕೋರೇಷನ್ ಮಾಡ್ತಾರೆ. ಕೆಲವು ಬಸ್‌ಗಳು ಈ ಕಂಪನಿಗಳಿಗೆ ಹೋಗುತ್ತಲ್ಲ ಬಿ.ಇ.ಎಲ್, ಎಚ್.ಎ.ಎಲ್. ಥರಾ ಅಲ್ಲಿ ಎಂಪ್ಲಾಯಿಗಳೇ ಕಾಸು ಹಾಕಿ ಪೂಜೆ ಮಾಡ್ತಾರೆ.



“

*Lives
around
buses*

ಬಸ್ಸಿನ ಸುತ್ತ ಜೀವನ

The one who sweeps the bus

Bus personnel are beyond just the driver-conductor duo. We interviewed Mahadeva, a 29-year-old from Kollegala, who works as a bus cleaner at a depot in South Bangalore. On a sunny afternoon, with very few buses around, Mahadeva settled down for a conversation in a tiny shed earmarked for bus cleaners to sleep.

My name is Mahadeva and I am from Sampigeooru village of Kollegala. I have been working here for 14 years. Buses are just like how they were before. All I know is a brush and a bucket. If I sweep, I will get Rs. 3, and if I clean a window, I will get Rs. 2. A few people won't pay anything. Washing is a free service, so they won't pay. Amongst us, one person per week will go for washing. Sweepers should give washers Rs. 20. With 2-3 rupees we get, we have our food, coffee, tea and all. Because of this, we can save some portion of our salary.

We have no (bus) pass and all. We are like VIPs. No one will ask us for a pass. Once, here only near Kamakshipalya, I was travelling on one of our buses from our depot. The conductor didn't ask me to buy ticket. So, I also did not take it. Then the booking inspector got onto the bus in Vijay Nagar and asked for my ticket. I told him I sweep this bus every day. The driver and conductor both supported me, but they still wrote me a fine. I felt very sad that I could not get onto the bus I sweep daily. From that day, whichever bus I board, I will buy ticket; why should we trouble others? *Aiyo*, already 2-3 buses have come, Sir, I will go now. Let us talk later.



ಬಸ್ಸನ್ನು ಗುಡಿಸುವವ

ಬಸ್ಸಿನ ಸಿಬ್ಬಂದಿ ಎಂದಮಾತ್ರಕ್ಕೆ ಚಾಲಕ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಾಹಕ ಮಾತ್ರವೇ ಅಲ್ಲ. ಅವರನ್ನು ಮೀರಿದ ಸಿಬ್ಬಂದಿಗಳೂ ಇಲ್ಲಿದ್ದಾರೆ ಎಂಬುದು ನಿಮ್ಮ ಗಮನಕ್ಕೆ. ೨೯ ವರ್ಷ ವಯಸ್ಸಿನ ಮಹಾದೇವ ಎಂಬುವವರನ್ನು ನಾವು ಸಂದರ್ಶಿಸಿದೆವು. ಇವರು ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲದವರಾಗಿದ್ದು, ದಕ್ಷಿಣ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಡಿಪೋ ಒಂದರಲ್ಲಿ ಓರ್ವ ಬಸ್ ಕ್ಲೀನರ್ ಆಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಸುಡುಬಿಸಿನಿನ ಒಂದು ಮಧ್ಯಾಹ್ನ, ಸುತ್ತಲೂ ಕೆಲವೇ ಬಸ್ಸುಗಳಿರುವಾಗ ಮಾತುಕತೆಗೆ ಒಡ್ಡಿಕೊಂಡ ಮಹಾದೇವ ಅವರು, ಬಸ್ಸಿನ ಕ್ಲೀನರುಗಳಿಗೆ ಮಲಗಲೆಂದು ನಿಗದಿಪಡಿಸಲಾಗಿರುವ ಪುಟ್ಟದೊಂದು ಶೆಡ್ಡಿನಲ್ಲಿ ತಮ್ಮ ಮನದಾಳ ಮಾತುಗಳನ್ನು ತೆರೆದಿಟ್ಟರು.

ನನ್ನ ಹೆಸರು ಮಹಾದೇವ ಅಂತ. ನಮ್ಮದು ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲದ ಹತ್ತ ತೆಳ್ಳನೂರು ಅಂತ ಒಂದು ಊರು. ನಾನು ಸುಮಾರು ಹದಿನಾಕು ವರ್ಷದಿಂದ ಇಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡ್ತಾ ಇದ್ದೀನಿ. ಅವಾಗ ಹೆಂಗಿದ್ದೋ ಇವಾಗ್ಲೂ ಹಂಗಿ ಅವೆ, ನಮಗೆ ಗೊತ್ತಿರೋದು ಒಂದು ಬ್ರಶ್ಚು, ಒಂದು ಬಕಿಟ್ಟು, ಅಷ್ಟೇ (ನಗು). ಇನ್ನೇನೋ ಜನರಲ್ ಗಾಡಿಗೆಳು ಬರ್ತಾವೆ, ಬೇಗ ಅದೇನ್ ಕೇಳ್ತೀಕೋ ಕೇಳಪ್ಪ. ಏ ಇಲ್ಲ, ಬತ್ತಾ ಇದ್ದಂಗಿ ಒಂದೊಂದ್ ನ ಒಬ್ಬೊಬ್ಬ ಇಡ್ಲೊಡು ಗುಡಿಸ್ತೀಡೋದು. ಕಸ ಗುಡಿಸುದ್ದೆ ೩ ಕೊಡ್ತಾರೆ, ಕಿಟಕಿ ಹಾಕುದ್ದೆ ೨ ರೂಪಾಯಿ. ಒಬ್ಬೊಬ್ಬರು ಏನೂ ಕೊಡಲ್ಲ, ವಾಪಿಂಗು ಫ್ರೀ ಸರ್ವಿಸ್ ಅವರಿಗೇನೂ ಇಲ್ಲ. ನಮ್ಮಲ್ಲೇ ವಾರಕ್ಕೆ ಒಬ್ಬ ವಾಪಿಂಗ್ ಮಾಡೋಕೆ ಹೋಗ್ತೀಕು. ಅವರಿಗೆ ಕಸ ಗುಡಿಸುವುದು ಇಷ್ಟಪಟ್ಟು ರೂಪಾಯಿ ದುಡ್ಡು ಕೊಡಬೇಕು. ಇವರು ಕೊಡೋ ೨-೩ ರೂಪಾಯಿ ನಮ್ಮ ಊಟಕ್ಕೆ, ಕಾಫಿ ಟೀಗೆ ಆಯ್ತದೆ ಸಾ... ಇದರಿಂದ ಸಂಬಳಾನ ಒಂಚೂರು ಉಳಿಸ್ಕೊಬೋದು.

ಪಾಸು ಗೀಸು ಏನು ಇಲ್ಲ. ನಾವು ಒಂಥರಾ ವಿಬಿಪಿಗಳಿದ್ದಂಗಿ, ನಮ್ಮನ್ನ ಯಾರು ಕೇಳ್ತಾರೆ... ನಾನು ಒಂದ್ಬಲ್ಲ ಇಲ್ಲೇ ಕಾಮಾಕ್ಷಿಪಾಳ್ಯಕ್ಕೆ ಹೋಗಿದ್ದೆ ಸರ್, ಅದೂ ನಮ್ಮ ಡಿಪೋ ಬಸ್ಸೇ. ಈ ಕಡೆಯಿಂದ ಹೋದೆ, ಆ ಕಡೆಯಿಂದ ನಮ್ಮ ಡಿಪೋ ಬಸ್ಸನ್ನೇ ಹತ್ತೆ. ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಟಿಕೆಟ್ ತೆಗೆದ ಅಂತ ಏನೂ ಕೇಳ್ತಲ್ಲ, ನಾನು ತೆಗೆದಿಟ್ಟೆ. ಆಮೇಲೆ ಚಿಕಿಂಗ್ ನವರು ಹತ್ತದ್ದೂ, ವಿಜಯನಗರದ ಹತ್ತ. ನನ್ನ ಟಿಕೆಟ್ ಕೇಳುದು. ನಾನು ಕಸ ಗುಡ್ಡೋನು ಸಾ ಅಂದೆ. ಕಂಡಕ್ಟರ್, ಡ್ರೈವರ್ ಇಬ್ಬರೂ ಹೇಳುದ್ದೂ ಕೇಳದೆ ನನಗೆ ಪೈನ್ ಹಾಕುದ್ದು. ಅವತ್ತು ಸಕ್ಕರ್ ಬೇಜಾರ್ ಆಯ್ತು. ನಾವು ಕಸ ಗುಡಿಸಿದ ಬಸ್ಸಲ್ಲಿ ನಾವೇ ಓಡಾಡೋ ಹಂಗಿಲ್ಲ ಅಂತ ಅವತ್ತಿಂದ ಯಾವೆ ಬಸ್ಸಲ್ಲೋದ್ದೂ ಟಿಕೆಟ್ ತೆಗೆದೋನಿ ಸಾ. ಸುಮ್ಮನೆ ನಮ್ಮಿಂದ ಯಾಕೆ ಅವರಿಗಿಲ್ಲ ತೊಂದ್ರೆ... ಅಯ್ಯೋ ಆಗ್ಲೇ ೨-೩ ಬಸ್ಸು ಬಂದ್ಬಿಟ್ಟೋ. ನಾನು ಹೋಗ್ತೀನಿ... ಆಮೇಲೆ ಬೇಕಾದ್ದೆ ಮಾತಾಡೋಣ.

The one who repairs the bus

This conversation with 30-year-old Lokesh takes us into the world of bus mechanics and their unique bond with their vehicles. From rushing to repair breakdowns to carrying battery items for emergencies, these depot mechanics demonstrate their unwavering professional dedication.

It is not a problem to repair buses, but if there is an emergency of a bus breaking down somewhere, we have to rush there na, that is a pain. We have to carry even the battery items to the spot. It would have broken down somewhere and we should go repair it. If it is a major repair, we will bring the bus to the depot and repair it. To tow back such vehicles, we have one vehicle. They will go bring back the bus. The bus has given us life and we are serving the bus; that's it, Sir.

In our depot, we all pool in money and celebrate Ganesha Jayanti. All of us enjoy this one festival. We prepare food and we eat together. More than the driver and conductor, it is we who are the main participants. When I first joined for service, I sang in a mic during the Ganesha Festival and everyone came and appreciated, 'Your voice is very good'. I felt so good, then I asked them to share with me if there were any singing programme opportunities.

There is one person here called Parvathi. They call us brother and sister here. For some two years, I have known Parvathi. Till today, I am like a son in their house and she is like a daughter in my house. We go to her house for the festival and she comes to our house as well. If I am on leave, everyone will ask her why her brother is not around. If she is on leave, everyone asks me why my sister has not come to work. There are many like this and they bring happiness in different ways.

ಬಸ್ ದುರಸ್ತಿ ಮಾಡುವವ

ಇದು ೩೦ ವರ್ಷ ವಯಸ್ಸಿನ ಬಸ್ ಮೆಕ್ಯಾನಿಕ್ ಲೋಕೇಶ್ ಅವರೊಂದಿಗಿನ ಮಾತುಕತೆಯ ಒಂದು ರುಪಾಂತರ. ಇದು ಬಸ್ ಮೆಕ್ಯಾನಿಕ್‌ಗಳ ಪ್ರಪಂಚ ಹಾಗೂ ವಾಹನಗಳೊಂದಿಗೆ ಅವರು ಹೊಂದಿರುವ ಅನನ್ಯ ನಂಟಿನ ಲೋಕಕ್ಕೆ ನಮ್ಮನ್ನು ಕರೆದೊಯ್ಯುತ್ತದೆ.

ಬಸ್ಸು ರಿಪೇರಿ ಮಾಡೋದು ಪ್ರಾಬ್ಲಂ ಅಲ್ಲ ಸರ್, ಗಡಿಬಿಡಿ ಆದಾಗ ಅಂದ್ರೆ, ಎಲ್ಲೋ ಗಾಡಿ ಕೆಟ್ಟು ನಿಂತಾಗ ಹೋಗ್ಬೇಕಲ್ಲ ಅದೇ ಹಿಂಸೆ. ಬ್ಯಾಟರಿ ಐಟಮ್ ಎಲ್ಲಾ ತಗೊಂಡು ಹೋಗ್ಬೇಕು, ಅದೆಲ್ಲೋ ಕೆಟ್ಟು ನಿಂತಿರುತ್ತೆ, ಅದನ್ನ ರಿಪೇರಿ ಮಾಡ್ಬೇಕು. ಮೇಜರ್ ಏನಾದ್ರೂ ಆಗಿದ್ರೆ, ಡಿಪೋಗೆ ತಂದು ಡಿಪೋದಲ್ಲಿ ರೆಡಿ ಮಾಡ್ಬೇಕು. ಅಷ್ಟು ಪ್ರಾಬ್ಲಂ ಆದ ವೆಹಿಕಲ್‌ನ ಎಂಜಿನ್ ಬರೋಕೆ ಅಂತಾನೆ ನಮ್ಮ ಹತ್ತ ಒಂದು ಗಾಡಿ ಇದೆ. ಅವರು ಎಂಜಿನ್ ಬರ್ತಾರೆ. ಬಸ್ಸು ನಮಗೆ ಜೀವನ ಕೊಟ್ಟಿದೆ. ನಾವು ಅದರ ಸೇವೆ ಮಾಡ್ತಾ ಇದ್ದೀವಿ, ಅಷ್ಟೇ ಸರ್.

ನಮ್ಮ ಡಿಪೋದಲ್ಲಿ ನಾವು ನಾವುಗಳೇ ದುಡ್ಡು ಹಾಕೊಂಡು ಗಣೇಶನ ಹಬ್ಬ ಮಾಡ್ಬೇಕು. ಆ ಹಬ್ಬದಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲರೂ ಖುಷಿ ಪಡ್ಬೇಕು. ಅದುಗೆ ಮಾಡ್ಬೇಕು, ಒಣ್ಣಿಗೆ ಊಟ ಮಾಡ್ಬೇಕು. ಡ್ರೈವರ್, ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗಳಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ನಾವು ಅದರಲ್ಲಿ ಭಾಗಿಯಾಗಿರ್ತೀವಿ ಸರ್. ನಾನು ಹೊಸದಾಗಿ ಸೇರಿದಾಗ ಮೈಕಲ್ಲಿ ಗಣೇಶನ ಹಬ್ಬದಲ್ಲಿ ಹಾಡಿದ್ದೆ. ಅವಾಗ ಎಲ್ಲಾ ಬಂದು ನನ್ನ ಮಾತಾಡ್ಬೋರು. 'ನಿಮ್ಮ ವಾಯ್ಸ್ ಚೆನ್ನಾಗಿದೆ' ಅನ್ನೋರು. ಅವಾಗ ತುಂಬಾ ಖುಷಿಯಾಗೋದು.

ಇಲ್ಲಿ ಪಾರ್ವತಿ ಅಂತ ಇದ್ದಾರೆ. ಅವರನ್ನ ನನ್ನನ್ನ 'ಅಣ್ಣ-ತಂಗಿ' ಅಂತ ಕರೀತಾರೆ ಎಲ್ಲ. ಸುಮಾರು ಎರಡು ವರ್ಷದಿಂದ ಪರಿಚಯ ಆದವಳು ಪಾರ್ವತಿ. ಇವಾಗಿನವರೆಗೂ ಅವಳ ಮನೆಗೆ ನಾನು ಮಗನ ಥರ ಇದ್ದೀನಿ. ನಮ್ಮ ಮನೆಗೆ ಅವಳು ಮಗಳ ಥರ ಅವಳೆ. ನಾವು ಅವರ ಮನೆಗೆ ಹಬ್ಬಕ್ಕೆ ಹೋಗ್ಬೇಕು, ಅವರು ನಮ್ಮ ಮನೆಗೆ ಹಬ್ಬಕ್ಕೆ ಬರ್ತಾರೆ. ನಾನು ಯಾವತ್ತಾದ್ರೂ ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ಬರಲಿಲ್ಲ ಅಂದ್ರೆ ಎಲ್ಲರೂ ಅವಳನ್ನ 'ಎಲ್ಲಿ ನಿಮ್ಮಣ್ಣ ಬಂದಿಲ್ಲಾ?' ಅಂತ ಕೇಳ್ತಾರೆ. ಅವೆಲ್ಲಾ ಒಂಥರಾ ಖುಷಿನೇ ಸರ್.

Vendors on wheels

Fruits and snacks sold on buses enliven the journey. In this conversation, meet Ramanna, a 47-year-old fruit and snack vendor from Nagamangala, who spoke about his vending experience on buses

I sell my items on this bus, which goes through Hebbal, Hesarghatta, KR Puram, HAL and Marathalli. On the bus, I sell fruits, chips and popcorn. Only if BMTC buses run do I have a livelihood; otherwise, there is no life for me. People do not buy outside the bus, not even at bus stops.

A few times, people won't have cash; they say they will do payment through phone apps. They will be in a hurry to leave off. One day a person bought fruits for Rs. 50 and in that urgency, he went away without paying. He did not come for many weeks. Then one day he himself came searching for me at the bus stand and called me, thanked me and gave me the money. Then he took me to a nearby tea shop and got me a cup of tea. Our work runs on trust. I also have a bus pass. Sometimes, if I forget to bring my bus pass, since I know the conductor, he will allow me to board the bus.



ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ವ್ಯಾಪಾರ

ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಮಾರಾಟವಾಗುವ ಹಣ್ಣುಗಳು ಮತ್ತು ತಿನಿಸುಗಳು ನಮ್ಮ ಪ್ರಯಾಣವನ್ನು ಮತ್ತಷ್ಟು ಜೀವಂತಗೊಳಿಸುತ್ತವೆ. ಈ ಮಾತುಕತೆಯ ಮೂಲಕ ನೀವು ರಾಮಣ್ಣ ಅವರನ್ನು ಭೇಟಿಯಾಗುವಿರಿ. ೪೭ ವರ್ಷ ವಯಸ್ಸಿನ ಅವರು ನಾಗಮಂಗಲದವರಾಗಿದ್ದು, ಹಣ್ಣು ಮತ್ತು ತಿಂಡಿ-ತಿನಿಸುಗಳ ವ್ಯಾಪಾರಿಯಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿನ ತಮ್ಮ ವ್ಯಾಪಾರದ ಅನುಭವಗಳನ್ನು ಅವರು ಹೀಗೆ ನಿಮ್ಮೆದುರು ಹರವಿಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ.

ಈ ಹೆಬ್ಬಾಳ, ಹೆಸರಘಟ್ಟ, ಕೆ.ಆರ್.ಪುರಂ, ಎಚ್.ಎಎಲ್ ಮತ್ತು ಮಾರತಹಳ್ಳಿಗೆ ಹೋಗೋ ಬಸ್ ಅಲ್ಲಿ ನಾನು ತಿಂಡಿ ಮಾರಾಟ ಮಾಡ್ತೀನಿ. ಬಸ್ ಅಲ್ಲಿ ನಾನು ಹಣ್ಣು, ಚಿಪ್ಸ್ ಮತ್ತು ಪಾಪ್ಕಾರ್ನ್ ಮಾರ್ತೀನಿ. ಬಿಎಂಟಿಸಿ ಬಸ್ ಇದೆ, ನಮ್ಮ ಜೀವನ, ಬಸ್ ಇಲ್ಲ ಅಂದ್ರೆ ನಮಗೆ ಜೀವನಾನೇ ಇಲ್ಲ. ಬಸ್ ಹೊರಗಡೆ, ಮತ್ತೆ ಬಸ್ ಸ್ಟಾಪ್ ಅಲ್ಲಿ ಕೂಡ ಜನ ತೋಗೊಳ್ಳಲ್ಲ...

ಕೆಳು ಸತಿ ಕ್ಯಾಪ್ ಇರಲ್ಲ, ಅದೇನೋ ಫೋನ್ ಅಲ್ಲೇ ಮಾಡ್ತೀನಿ ಅಂತಾರೆ, ಅರ್ಜೆಂಟ್ ಅಗಿ ಹೊರಟೋಗ್ತಾರೆ. ಹಾಗೆ ಒಂದ್ ದಿನ ಒಬ್ಬರು ೫೦ ರೂಪಾಯಿಗೆ ಹಣ್ಣು ತೋಗೊಂಡು ದುಡ್ಡ್ ಕೊಡದೆ ಅರ್ಜೆಂಟ್ ಅಲ್ಲಿ ಹೊರಟೋದ್ದು. ಎಷ್ಟೋ ವಾರ ಅವು ಬರ್ಲೇ ಇಲ್ಲ. ಆಮೇಲೆ ಒಂದು ದಿನ ಅವ್ರೆ ನನ್ನ ಬಸ್ ಸ್ಟಾಂಡ್ ಎಲ್ಲ ಹುಡುಕಿ, ನನ್ನ ನೋಡಿ, ಕರೆದು, ಥ್ಯಾಂಕ್ಸ್ ಹೇಳಿ, ದುಡ್ಡು ಕೊಟ್ಟರು. ಆಮೇಲೆ ಪಕ್ಕದಲ್ಲೇ ಒಂದು ಟೀ ಅಂಗಡಿಯಿಂದ ಒಂದು ಕಪ್ ಟೀ ಕುಡ್ತಿದ್ದು. ನಮ್ಮ ಕೆಲಸ ನಡೆಯೋದೇ ನಂಬಿಕೆ ಮೇಲೆ. ನನ್ನ ಹತ್ತ ಕೂಡ ಒಂದ್ ಬಸ್ ಪಾಸ್ ಇದೆ. ಕೆಳು ಸತಿ ಪಾಸ್ ಮರ್ತು ಹೋದ್ರೆ, ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗೆ ಪರಿಚಯ ಆಲ್ತಾ, ನನ್ನ ಹತ್ತುಸ್ಕೊತಾರೆ.

Duty over grief

In the midst of his daily duties, Keshavappa (35-year-old), a dedicated bus driver in Bengaluru, experienced a heart-wrenching moment that he cannot forget. In this emotional conversation, Keshavappa recounts the day of grief, loss and resilience.

I still can't forget this. That day I was still driving this K-2 bus. While driving the bus, we should not talk over the phone. That is why many of us would keep the phone on silent mode. Some 7-8 times, I was getting continuous calls. I got worried about who it might be and what for. Then my mind could not resist anymore and received the call. My mother had called and informed me that my aunt had passed away. My aunt had brought us up from my childhood. She looked after me more than my own mother. I was not able to manage, Sir. On one side, it was the bus steering and on the other side, it was the phone. Behind, there were vehicles coming, tears continuously rolled down. Worried that if at all I would be able to see my aunt for the last time, the one who looked after me from my childhood, I called the depot. After so much of adjustments, I parked the bus at the Satellite bus stand around 6:30 pm and went to my village. Since she had died due to a disease, they did not wait for long and by the time I reached, they had finished her final rites. Even now, if I remember that day, my stomach pains.

(Keshavappa began crying. Our researchers paused the interview and tried to console him. He went to the bathroom, washed his face and told them that it would be difficult for him to continue the conversation and that he would like to meet another day. They say his red eyes revealed his grief though he tried to hide his pain with a beaming smile).

ಕಾಯಕವೇ ಕೈಲಾಸ

ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಓರ್ವ ಬಸ್ ಚಾಲಕರಾಗಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿರುವ ಸಮರ್ಪಣಾಭಾವದ ಕೇಶವಪ್ಪ ಅವರು (ವಯಸ್ಸು ೩೫ ವರ್ಷ) ತಮ್ಮ ದೈನಂದಿನ ಕರ್ತವ್ಯಗಳ ನಡುವೆಯೂ ಮರೆಯಲಾಗದ ಹೃದಯ ವಿದ್ರಾವಕ ಕ್ಷಣವೊಂದನ್ನು ಅನುಭವಿಸಿದರು. ತಮ್ಮ ಈ ಭಾವನಾತ್ಮಕ ಮಾತುಕತೆಯಲ್ಲಿ, ಅಂದು ಒದಗಿದ ದುಃಖ, ನಷ್ಟ ಮತ್ತು ಆ ಸ್ಥಿತಿಯಿಂದ ಚೇತರಿಸಿಕೊಂಡ ಪರಿಯನ್ನು ಕೇಶವಪ್ಪ ಮೆಲುಕುಹಾಕಿದ್ದಾರೆ.

ನನಗೆ ಈಗೊಮ್ಮೆ ಮರಿಕಾಗ್ತಿ ಇರದು ಅಂದ್ರೆ, ಒಂದ್ನಲ ಇದೆ ಕೆ-೨ ಬಸ್ಸು ಓಡಿಸ್ತಿದ್ದೆ ಸರ್. ನಾವು ಬಸ್ಸು ಓಡುವಾಗ ಬಸ್ಸಲ್ಲಿ ಮಾತಾಡೋ ಅಂಗಿಲ್ಲ, ಅದಕ್ಕೆ ಎಷ್ಟೋ ಜನ ನಮ್ಮ ಫೋನ್‌ನ ಸೈಲೆಂಟ್ ಮಾಡ್ಕೊಂಡು ಇರ್ತೀವಿ. ಹಿಂಗೆ ಒಂದೇಳಿಂಟು ಸಲ ಫೋನ್ ಬತ್ತಾನೆ ಇತ್ತು. ನನಗೆ ಗಾಬರಿ, ಯಾರ್ ಮಾಡವರೆ, ಏನು ಎತ್ತ ಅಂತ. ಅಮೇಲೆ ಮನಸ್ಸು ತಡಿಕಾಗ್ತಿ ಫೋನ್ ತೆಗೆದ್ಬಿಟ್ಟೆ. ನಮ್ಮೊಮ್ಮೆ ಕಾಲ್ ಮಾಡಿದ್ರು, ನಿಮ್ಮ ಚಿಕ್ಕವ್ವ ತಿರೋದ್ಲು ಅಂದ್ಲು (ಕಣ್ಣಂಚಲ್ಲಿ ನೀರು ತುಂಬಿಕೊಂಡು), ನಮ್ಮನ್ನ ಚಿಕ್ಕಂದಿನಿಂದ ನಮ್ಮೊಮ್ಮೆಗೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಸಾಕ್ಷವು ನಮ್ಮ ಚಿಕ್ಕವ್ವ. ನನಗೆ ಅಗ್ಗಾ ಇಲ್ಲ ಸರ್, ಒಂದ್ ಕಡೆ ಗಾಡಿ ಸ್ಟೇರಿಂಗ್, ಇನ್ನೊಂದ್ ಕಡೆ ಫೋನ್. ಹಿಂದೆಗಡೆ ಗಾಡಿಗಳೆಲ್ಲ ಬರ್ತಾ ಅವೆ. ಕಣ್ಣಲ್ಲಿ ನೀರು ಸುರಿತಾದೆ. ತಾಯಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಸಾಕ್ಷವನ್ನ ನಾನು ಕೊನೆ ಸಲ ನೋಡಕಾಗುತ್ತೋ ಇಲ್ಲೋ ಅಂತ ಅಮೇಲೆ ಡಿಪೋಗೆ ಕಾಲ್ ಮಾಡಿ, ಏನೇನೋ ಹರಸಾಹಸ ಮಾಡಿ ಸಾಯಂಕಾಲ ೬.೩೦ಕ್ಕೆ ಬಸ್ಸನ್ನ ಸ್ಟಾಟ್‌ಲೈಟ್‌ನಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲಿ ಊಗೋದೆ. ಕಾಯ್ಲೆ ಇಂದ ಸತ್ತದಿಂದ ಬಾಡಿ ಇಡ್ಕಾಬಾರ್ದು ಅಂದ್ಬಿಟ್ಟು ನಾನು ಹೋಗುವಷ್ಟರಲ್ಲಿ ಸುಟ್ಟುಟ್ಟಿದ್ದು ಸರ್. ಈಗೊಮ್ಮೆ ನೆನಸೊಂದ್ರೆ ಕರುಳು ಕಿತ್ತು ಬತ್ತದೆ ಸರ್ (ಎಂದು ಅಳೋಕೆ ಶುರು ಮಾಡಿದ್ದು).

ಅಲ್ಲೇ ಇದ್ದ ಬಾಕ್ ರೂಮಿನಲ್ಲಿ ಮುಖ ತೊಳೆದುಕೊಂಡು ಬಂದ ಅವರು, ಇನ್ನು ನನಗೆ ಮಾತಾಡೋದು ಕಷ್ಟ ಆಗುತ್ತೆ ಸರ್, ಇನ್ನೊಂದು ದಿನ ನೀವು ಸಿಕ್ರೆ ಮಾತಾಡಬಹುದು ಅಂದ್ರು. ಕೆಂಪಾಗಿದ್ದ ಅವರ ಕಣ್ಣುಗಳು ಅವರಲ್ಲಿ ಹೆಪ್ಪು ಗಟ್ಟಿದ್ದ ದುಃಖವನ್ನು ಹೊರಗಿಡಬಿಡವು. ಇಷ್ಟಾಗಿಯೂ ಅವರು ತಮ್ಮ ನೋವನ್ನು ಮುಚ್ಚಿಟ್ಟುಕೊಂಡು, ಮುಖದಲ್ಲಿ ಬಲವಂತದ ನಗುವನ್ನು ತರಿಸಿಕೊಂಡು 'ಹೋಗಿಬನ್ನಿ' ಎಂದರು.

ABOUT US ನಮ್ಮ ಬಗ್ಗೆ



ABOUT EQUIMOB

EQUIMOB stands for “Inclusive Cities through Equitable Access to Urban Mobility Infrastructures for India and Bangladesh”. The project focuses its research on four cities in the Global South, which includes Bengaluru. It explores how physical and social barriers are widened by the existing urban transport system and the social and economic implications of such barriers. Prof. Ajay Bailey is the principal investigator. The project has received funding from Utrecht University, The Netherlands and the Dutch Research Council (NWO). The project has knowledge collaboration with the Institute for Social and Economic Change and the Manipal Academy of Higher Education, India.



EQUIMOB ಬಗ್ಗೆ ಒಂದಿಷ್ಟು ಮಾಹಿತಿ

EQUIMOB ಎಂಬುದು ‘Inclusive Cities through Equitable Access to Urban Mobility Infrastructures for India and Bangladesh’ ಎಂಬ ಪರಿಕಲ್ಪನೆಯ ಅಥವಾ ಯೋಜನೆಯ ಸಂಕ್ಷಿಪ್ತ ರೂಪ. ಬೆಂಗಳೂರನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಂತೆ ದಕ್ಷಿಣಾಘ್ನ ಗೋಳದಲ್ಲಿನ ನಾಲ್ಕು ನಗರಗಳ ಕುರಿತಾಗಿ ಈ ಯೋಜನೆಯು ತನ್ನ ಸಂಶೋಧನೆಯನ್ನು ಕೇಂದ್ರೀಕರಿಸುತ್ತದೆ. ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿರುವ ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಂದಾಗಿ ಭೌತಿಕ ಮತ್ತು ಸಾಮಾಜಿಕ ತಡೆಗೋಡೆಗಳು ಹೇಗೆ ವಿಸ್ತರಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿವೆ ಹಾಗೂ ಇಂಥ ತಡೆಗೋಡೆಗಳ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮತ್ತು ಆರ್ಥಿಕ ಪರಿಣಾಮಗಳೇನು ಎಂಬುದನ್ನು ಇದು ಒಳಹೊಕ್ಕು ವಿಚಾರ ಮಾಡುತ್ತದೆ. ಪ್ರೊ. ಅಜಯ್ ಬೈಲಿ ಅವರು ಪ್ರಧಾನ ಪರಿಶೀಲಕ ವಿಚಾರಕರಾಗಿರುವ ಈ ಯೋಜನೆಗೆ ನೆದರ್ಲೆಂಡ್ಸ್ ದೇಶದ ಉಟ್ಟೆಕ್ಸ್ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾಲಯ ಮತ್ತು ಡಚ್ ರಿಸರ್ಚ್ ಕೌನ್ಸಿಲ್ (NWO) ವತಿಯಿಂದ ಆರ್ಥಿಕ ನೆರವು ಸಿಗುತ್ತಿದೆ. ಭಾರತದ ‘ಇನ್‌ಸ್ಟಿಟ್ಯೂಟ್ ಫಾರ್ ಸೋಷಿಯಲ್ ಅಂಡ್ ಇಕನಾಮಿಕ್ ಚೇಂಜ್’ ಮತ್ತು ‘ಮಣಿಪಾಲ್ ಅಕಾಡೆಮಿ ಆಫ್ ಹೈಯರ್ ಎಜುಕೇಷನ್’ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಜತೆಯಲ್ಲಿ ಈ ಯೋಜನೆಯು ಜ್ಞಾನದ ಸಹಯೋಗವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ.

ABOUT BANGALORE BUS PRAYANIKARA VEDIKE (BBPV)

Bengaluru Bus Prayanikara Vedike (BBPV) is an urban mobility rights forum working for equitable and sustainable mobility in the city of Bangalore. It considers bus-based public transport as central to achieving this. BBPV is a voluntary forum of individuals, grass root community organisations and workers' unions. It engages in campaigns and advocacy efforts targeting the public, media, government, bureaucracy and political representatives.

ABOUT INSTITUTE FOR SOCIAL AND ECONOMIC CHANGE (ISEC)

The Institute for Social and Economic Change (ISEC) is an All India Institute for Interdisciplinary Research and Training in Social Sciences, established in 1972. The institute conducts interdisciplinary research in analytical and applied areas of social sciences, encompassing diverse aspects of development, social science theories and public policy.

ABOUT SAMVADA

SAMVADA is a non-governmental organisation that educates and empowers socially and economically disadvantaged young people from different parts of Karnataka to build their lives with dignity and hope. The organisation works to nurture youth leaders, train youth workers, spread awareness regarding youth work, create youth-centric knowledge and advocate for youth rights.

ETHICS

The researchers were trained to inform participants about the project objectives, seek consent and maintain confidentiality. The interviews/conversations were conducted with the oral consent of the participants. All identifying information has been redacted and pseudonyms used. Institutional ethical clearance has been obtained in Utrecht (ERB Review Geo L-19294) and Bengaluru (DPA/Ethic.Com/2020/343).

ಬೆಂಗಳೂರು ಬಸ್ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ವೇದಿಕೆ (ಬಿಬಿಪಿವಿ) ಬಗ್ಗೆ ಒಂದೆರಡು ಮಾತು

ಬೆಂಗಳೂರು ಬಸ್ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ವೇದಿಕೆ (ಬಿಬಿಪಿವಿ) ಎಂಬುದು ನಗರ ಪ್ರದೇಶದ ಚಲನಶೀಲತೆಯ ಹಕ್ಕುಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಒಂದು ವೇದಿಕೆಯಾಗಿದ್ದು, ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿನ ನ್ಯಾಯಸಮ್ಮತ ಮತ್ತು ಸುಸ್ಥಿರ ಚಲನಶೀಲತೆಗಾಗಿ ಇದು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದೆ. ಈ ಉದ್ದೇಶದ ಸಾಧನೆಗೆ, ಬಸ್ ಆಧಾರಿತ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಇದು ಪ್ರಧಾನ ಸಾಧನವಾಗಿ ಪರಿಗಣಿಸುತ್ತದೆ. ಬಿಬಿಪಿವಿ ಎಂಬುದು ವ್ಯಕ್ತಿಗಳು, ತಳಮಟ್ಟದ ಸಮುದಾಯ ಸಂಘಟನೆಗಳು ಹಾಗೂ ಕಾರ್ಮಿಕರ ಸಂಘಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುವ ಒಂದು ಸ್ವಯಂಪ್ರೇರಿತ ವೇದಿಕೆಯಾಗಿದೆ. ಇದು ಸಾರ್ವಜನಿಕರು, ಮಾಧ್ಯಮಗಳು, ಸರ್ಕಾರ, ಅಧಿಕಾರಿಶಾಹಿ ಮತ್ತು ರಾಜಕೀಯ ಪ್ರತಿನಿಧಿಗಳನ್ನು ಗುರಿಯಾಗಿಸಿಕೊಂಡಿರುವ ಪ್ರಚಾರ ಅಂದೋಲನಗಳು ಹಾಗೂ ಸಮರ್ಥನೆಯ ಪ್ರಯತ್ನಗಳಲ್ಲಿ ತನ್ನನ್ನು ತೊಡಗಿಸಿಕೊಂಡಿದೆ.

ಇನ್ಸ್ಟಿಟ್ಯೂಟ್ ಫಾರ್ ಸೋಷಿಯಲ್ ಅಂಡ್ ಇಕನಾಮಿಕ್ ಚೇಂಜ್ (ಐಎಸ್‌ಇಸಿ) ಕುರಿತು ಒಂದೆರಡು ಮಾತು

ಇನ್ಸ್ಟಿಟ್ಯೂಟ್ ಫಾರ್ ಸೋಷಿಯಲ್ ಅಂಡ್ ಇಕನಾಮಿಕ್ ಚೇಂಜ್ (ಐಎಸ್‌ಇಸಿ) ಎಂಬುದು ವಿಜ್ಞಾನಗಳಲ್ಲಿನ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಸಂಶೋಧನೆ ಮತ್ತು ತರಬೇತಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಅಖಿಲ ಭಾರತ ಮಟ್ಟದ ಒಂದು ಸಂಸ್ಥೆಯಾಗಿದೆ. ಇದು ಸ್ಥಾಪನೆಗೊಂಡಿದ್ದು ೧೯೭೨ರಲ್ಲಿ. ಅಭಿವೃದ್ಧಿ, ಸಾಮಾಜಿಕ ವಿಜ್ಞಾನದ ಸಿದ್ಧಾಂತಗಳು ಮತ್ತು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಕಾರ್ಯನೀತಿಯ ವೈವಿಧ್ಯಮಯ ಮಗ್ಗುಲುಗಳನ್ನು ಒಳಗೊಂಡಿರುವ ಸಾಮಾಜಿಕ ವಿಜ್ಞಾನಗಳ ವಿಶ್ಲೇಷಣಾತ್ಮಕ ಮತ್ತು ಅನ್ವಯಿಕ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಸಂಶೋಧನೆಗಳನ್ನು ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಕೈಗೊಳ್ಳುತ್ತದೆ.

‘ಸಂವಾದ’ ಸಂಘಟನೆಯ ಕುರಿತು ಒಂದೆರಡು ಮಾತು

‘ಸಂವಾದ’ ಎಂಬುದು ಒಂದು ಸರ್ಕಾರೇತರ ಸಂಸ್ಥೆಯಾಗಿದ್ದು, ಇದು ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳಿಗೆ ಸೇರಿದ, ಸಾಮಾಜಿಕವಾಗಿ ಮತ್ತು ಆರ್ಥಿಕವಾಗಿ ಅನನುಕೂಲ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿರುವ ಯುವಜನರಿಗೆ ಘನತೆ ಮತ್ತು ಭರವಸೆಯೊಂದಿಗೆ ತಮ್ಮ ಬದುಕನ್ನು ಕಟ್ಟಿಕೊಳ್ಳಲು ಶಿಕ್ಷಣವನ್ನು ನೀಡುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಅವರನ್ನು ಸಬಲೀಕರಿಸುತ್ತದೆ. ಯುವ ನಾಯಕರನ್ನು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸುವ, ಯುವ ಕಾರ್ಯಕರ್ತರಿಗೆ ತರಬೇತಿ ನೀಡುವ, ಯುವಜನಾಂಗದ ಕಾರ್ಯದ ಬಗ್ಗೆ ಅರಿವು ಮೂಡಿಸುವ, ಯುವ-ಕೇಂದ್ರಿತ ಜ್ಞಾನವನ್ನು ಸೃಷ್ಟಿಸುವ ಹಾಗೂ ಯುವಜನರ ಹಕ್ಕುಗಳನ್ನು ಎತ್ತಿಹಿಡಿಯುವ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಈ ಸಂಸ್ಥೆ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತದೆ.

ನೀತಿಸೂತ್ರಗಳು

ಸಂಸ್ಥೆಯ ಯೋಜನೆಯ ಉದ್ದೇಶಗಳ ಕುರಿತಾಗಿ ಸಹಭಾಗಿಗಳಿಗೆ ಮಾಹಿತಿ ನೀಡುವ, ಅವರ ಸಮ್ಮತಿ ಪಡೆಯುವ ಹಾಗೂ ಗೌಪ್ಯತೆಯನ್ನು ಕಾಪಾಡಿಕೊಳ್ಳುವ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಸಂಶೋಧಕರಿಗೆ ತರಬೇತಿ ನೀಡಲಾಯಿತು. ಸಂದರ್ಶನಗಳು/ಮಾತುಕತೆಗಳನ್ನು ಸಹಭಾಗಿಗಳ ಮೌಖಿಕ ಸಮ್ಮತಿಯೊಂದಿಗೆ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಯಿತು. ಗುರುತಿಸಲ್ಪಡುವ ಎಲ್ಲಾ ಮಾಹಿತಿಗಳನ್ನೂ ಪರಿಷ್ಕರಿಸಲಾಗಿದೆ ಮತ್ತು ಗುಪ್ತನಾಮಗಳನ್ನು ಬಳಸಲಾಗಿದೆ. ನೀತಿಸೂತ್ರ ಸಂಬಂಧಿತ ಸಾಂಸ್ಥಿಕ ಅನುಮತಿಯನ್ನು ಉಟ್ವಿಕ್ಟ್ (ERB Review Geo L-19294) ಮತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರು (DPA/Ethic.Com/2020/343) ಇಲ್ಲಿ ಪಡೆಯಲಾಗಿದೆ.

CONTACT US

equimobproject@gmail.com

or

bbpvedike@gmail.com