

Verslag Verre Reis India-Bangladesh

Deelverslag 1:

5 november 2009 t/m 12 november 2009 (voorprogramma)

Gert-Jan Hondelink

Op 5 november 2009 begint voor de deelnemers aan het voorprogramma de SNE-reis naar en door India en Bangladesh. Met KLM-vlucht 871 reizen we naar New Delhi, waar we ondanks de vertraging bij vertrek van Schiphol op tijd, d.w.z. om 23.40 uur Indiase tijd, aankomen. Daar maken we onmiddellijk kennis met de Indiase bureaucratie, want we moeten eerst een tweetal formulieren invullen, één voor de instantie die zich bezighoudt met het H1N1-virus, en één voor de immigratiedienst. Tijdens onze reis door India zullen we nog vele malen formulieren moeten invullen; het uit het hoofd leren van paspoort- en visum-nummer is bepaald geen overbodige luxe.

Als we dan eindelijk voorzien van de nodige stempels en met onze bagage in het openbare deel van de aankomsthal zijn aangekomen, zijn alweer twee uur verstreken. We worden opgewacht door onze Indiase gidsen, Ashok Sharma en zijn zoon Sumit van *Real India Journeys* dat gespecialiseerd is in treinreizen door India, Harish Kumar Vairagi van *Indian Railways* en Heinrich Hubbert, een Duitse spoorweghobbyist, tevens vertegenwoordiger van *Real India Journeys*. Zij verwelkomen ons op traditioneel Indiase wijze door ieder van ons een bloemenslinger om te hangen. En dan stappen we de nacht in, op weg naar de bus, en maken meteen kennis met een andere Indiaas fenomeen: lieden die ongevraagd en tegen betaling hun diensten aanbieden. Zo nemen zij sommigen van ons de bagage uit handen en brengen die bij de bus die slechts enkele tientallen meters verderop staat. De bus brengt ons naar ons hotel waar we om circa 2.30 uur aankomen. Onderweg passeren we de zijweg die naar het spoorwegmuseum voert, maar dat ontgaat de meesten van ons. Het hotel ligt vlakbij het station van New Delhi; het getoeter van de treinen is vanuit de kamer duidelijk hoorbaar.

De volgende ochtend is ter vrije besteding. Bij het verlaten van het hotel valt op hoe stoffig de wegen zijn. Vanaf de wegbrug over de spoorlijn hebben we een goed overzicht over het emplacement, en wordt ook duidelijk waarom op treinen zo frequent en langdurig de typhoon wordt gebruikt. Indiërs beschouwen spoorlijnen en emplacementen als openbare weg en steken de sporen over op elke plaats die hen uitkomt. Overal ligt afval, wat ongedierte aantrekt, waar roofvogels weer op afkomen; er cirkelen dan ook diverse roofvogels boven het emplacement. Uiteraard wordt door velen het station ook met een bezoek vereerd.

's-Middags heeft de reisleiding een stadsrondrit met bezoek aan enkele markante plaatsen voor ons in petto. Hierdoor worden we een ander typisch Indiaas aspect gewaar: verkeersdeelnemers die elkaar geen millimeter ruimte gunnen. Daardoor staat het verkeer regelmatig vast, wat men door luid toeteren tracht te verhelpen. Achteruitrijden doet men alleen als men moet keren, maar nooit om in geval van een verkeersopstopping ruimte te creëren: dat wordt beschouwd als gezichtsverlies. De enige verkeersdeelnemers die altijd en overal voorrang hebben, zijn heilige koeien en olifanten. Een rood verkeerslicht heeft geen betekenis, behalve wanneer er een politieagent bij staat. Tijdens de rondrit wordt regelmatig gestopt zodat we bezienswaardigheden te voet kunnen bekijken. Dat zijn onder andere het *Rode Fort*, een imitatie *Taj Mahal* met de graftuin van *Bu Halima* (van wie blijkens een opschrift weinig bekend is - maar zijn graftuin doet vermoeden dat hij een welgesteld man was), een zeer grote minaret (72,5 m hoog) gebouwd met stenen van door moslims gesloopte Hindoe-tempels, de beroemde ijzeren zuil (4^e eeuw) zonder roestplekje, en de Bahai-tempel die de vorm heeft van

een ontluikende lotusbloem. De dag wordt afgesloten met een gezamenlijk diner in een restaurant waar volgens een van onze SNE-reisleiders ook bier geserveerd zal worden - niet dus.

De volgende dag maken we de eerste treinreis van het programma. Met de *New Delhi Kalka Shatabdi Express* reizen we naar Kalka. Onze plaatsen zijn gereserveerd in een *chair carriage* met aan de ene zijde van het gangpad drie plaatsen en aan de andere zijde twee plaatsen naast elkaar. In de trein wordt het ontbijt geserveerd, dat bij de vervoersprijs is inbegrepen. Na aankomst te Kalka worden we met twee minibuses naar het hotel vervoerd. Dat vergt voor de chauffeurs weer het nodige papierwerk, want we moeten daarbij de grens met een andere deelstaat passeren. Dat zal vandaag en morgen nog enkele malen gebeuren, en elke keer veroorzaakt deze grenspassage enig oponthoud. Ook hier heerst weer een enorme verkeerschaos.

's-Middags gaan we weer terug naar het station van Kalka om het depot van de smalspoorlijn (spoorwijdte 2'6" of 762 mm) en het daar aanwezige materieel te bekijken en te fotograferen. Voor het depot staat een groot bord met daarop de tekst *Welcome to Clemens Maria Caspar Boomers and Team Members of Dutch / German Railway Enthousiasts*. Dat *German* slaat op Heinrich Hubbert, die voor ons het nodige voorwerk heeft verricht. Op diverse sporen staan locomotieven opgesteld, maar gelet op het beperkte aantal treinen dat op de smalspoorlijn is ingelegd, zullen de meeste daarvan niet meer rijden. Dat is ook duidelijk zichtbaar aan de staat waarin sommige locomotieven verkeren. Over het emplacement voor het depot lopen runderen en geiten. Een stier doet een poging een koe te bestijgen, maar de koe is daar niet van gediend en loopt weg over de spoorlijn richting Shimla. Het inrijsein voor de lijn uit Shimla (een *lower quadrant* armsein) wordt op veilig gesteld, en (bijna) iedereen stelt zich op om de aankomende trein te fotograferen. Tot slot worden we door de Assistent Chief Mechanical Engineer op de thee genodigd. We kunnen hem ook vragen stellen, maar de communicatie verloopt een beetje moeizaam. Daarna lopen we terug richting station, waarbij we moeten oppassen niet over de vele trekdraden van seinen en trekstangen van wissels en grendels te struikelen.

Na een korte nacht (ontbijt om 6.00 uur) keren we terug bij het station. Met twee railbusjes (*galloping goose* of eigenlijk *geese* – vanwege het meervoud) reizen we naar Shimla, dat tot 1939 de zomerresidentie was van het Engelse bestuur. Elk railbusje biedt 17 zitplaatsen. Een dieselmotor drijft een as van het voorste draaistel aan. De andere as is met koppelstangen met deze as verbonden. Het aangedreven draaistel draagt de dieselmotor en is scharnierend verbonden met de eigenlijke wagenbak, die op een tweede draaistel rust met oplegging in het midden van het draaistel. De asindeling is dus B'2'. De eerste groep vertrekt om ongeveer 9.00 uur (we hadden dus ook wel wat later kunnen opstaan - een dergelijke opeenvolging van gebeurtenissen zullen we nog vaker ervaren; dit is India), en de tweede groep volgt op stationsafstand. De lijn wordt beveiligd met een tokensysteem en bij elk station vindt tokenwisseling plaats. De stations zijn uitgerust met in- en uitrijseinen van het Engelse *lower quadrant* model. Er zijn enkele fotostops gepland, maar die verlopen niet helemaal zoals gedacht. Het spoorwegpersoneel heeft daar namelijk andere ideeën over dan de reisleiding. In Barog staan we enige tijd stil zodat we de volgens een van onze reisleiders mooiste stationsrestaurant van India kunnen bekijken. In Shoghi kruist de voorop rijdende railbus met een tegemoetkomende dienstregelingstrein. Daardoor moeten we enige tijd wachten, en kunnen we het stationnetje en al wat er op spoors gebied te zien is nauwkeurig bekijken. Er blijkt nog een contrarail te liggen die in 1880 door de *Cumberland Steel Works* is gemaakt. Dan gaat het weer verder naar Shimla, dat op 2.076 meter hoogte ligt. Hier worden de

railbusjes gedraaid, die na aankomst van een reguliere trein uit Kalka weer terugkeren. Een deel van de groep gaat nu per minibus naar het hotel, en de overigen gaan line-siden. Ons hotel is prachtig gelegen met een schitterend uitzicht op de stad. In een naaldboom bij het hotel hebben adelaars een nest. De dienstdoende SNE-reisleider kondigt aan dat we de volgende dag om 4.00 uur zullen vertrekken, en maakt zich dan pijlsnel uit de voeten om aan de protesten te ontsnappen.

In de nacht van zondag op maandag worden we om 3.30 uur gewekt. Dat stond er niet bij in het reisprogramma waarin beschreven staat dat nu een bustransfer naar Joginder Nagar volgt. Met holle ogen stappen we in de beide minibusjes. Onze Duitse gids verzoekt een van de deelnemers om zijn plaats af te staan, zodat de gids met de bijrijder kan overleggen. De acht uur durende rit brengt de gids echter slapend door, zonder een woord met wie dan ook te wisselen... Het is stikdonker als we vertrekken. We moeten twee bergpassen oversteken om bij het eindpunt van de *Kangra Valley Railway* te komen. De kronkelende weg wordt aan de ene zijde begrensd door steil oprijzende rotswanden, en aan de andere zijde door peilloos diepe afgronden, waar we zolang het nog donker is weinig van zien. Ondanks het vroege tijdstip is er al vrij veel verkeer, en naarmate we vorderen wordt het steeds drukker.

Halverwege houden we een theestop en zien we hoe op een primus thee met melk en suiker en kardemon aan de kook wordt gebracht. In Joginder Nagar stapt een deel van de groep in de trein naar Baijnathpaprola; de anderen gaan met het busje line-siden. De trein vertrekt met een flinke vertraging. Net na vertrek barst een hevig onweer los en blijkt dat het dak niet helemaal waterdicht is. Gelukkig duurt het onweer maar even. Na de eerste stop stijgt het spoor, en de wielen van de loc slaan door op de gladde rails. De assistent van de machinist stapt van de loc om zand op de rails te strooien, waarna we langzaam op gang komen. Bij een volgende stop moet de assistent weer van de loc komen, maar nu om koeien van het spoor te jagen. Zo maak je nog eens wat mee. Bij aankomst te Baijnathpaprola is de vertraging nog even groot, maar de aansluitende trein naar Pathankot heeft gewacht, zodat we hier kunnen overstappen in het voor ons gereserveerde rijtuig. Dat is geen overbodige luxe want de trein is al behoorlijk vol en wordt naarmate we verder reizen steeds voller. Net voordat het donker wordt bereiken we Kangra waar de treinreizigers worden verenigd met de line-siders en allen gezamenlijk met de minibusjes naaar ons hotel in Dharamsala gebracht worden. Hier is ook de residentie van de Dalai Lama, maar we hebben hem niet gezien. De reisleiding deelt ons het programma voor de volgende dag mee: om 7.00 uur zal een eerste groep per minibus naar Kangra gebracht worden voor het fotograferen van vroege treinen, om 9.30 uur zal een tweede groep naar Kangra worden gebracht, en voor de echte uitslapers zal om 11.30 uur nog een busje rijden. We zullen vervolgens met de trein van 12.52 uur in een gereserveerd rijtuig van Kangra naar Pathankot reizen..

De volgende dag blijkt de praktijk geheel anders te zijn dan de theorie, want we zijn in India. Het eerste busje rijdt niet. Het gereserveerde rijtuig is weliswaar met de nachttrein uit Pathankot meegekomen, maar men heeft verzuimd om dat bijtijds onderweg af te koppelen, en het staat nu in Joginder Nagar. We zullen ons dus tussen de “normale” reizigers de trein in moeten werken en een zitplaats zien te veroveren. Dat schrikt sommigen van ons toch wel af, zodat de groep line-siders vandaag wat groter is, maar de echte treinfanaten gaan natuurlijk niet per bus als er ook per trein gereisd kan worden. De trein is inderdaad erg vol, maar na een paar stations komen er toch wel zitplaatsen vrij. Onderweg zijn er talloze ontmoetingen met de line-siders. De vertraging die bij vertrek ongeveer een half uur bedraagt, loopt geleidelijk op, en het is al donker als we eindelijk Pathankot bereiken. De busjes brengen ons door de gebruikelijke verkeerschaos naar ons hotel.

Ook nu volgt weer een tamelijk korte nacht want we vertrekken 's morgens al om 8.00 uur met een breedspoor trein naar Amritsar. Pathankot beschikt nog over een klassieke beveiliging met ook nog een aantal bordesseinen. Wij nemen plaats in een *sleeper class* rijtuig zodat we op zachte banken kunnen zitten. In de zitrijtuigen zijn namelijk houten banken. Het rijtuig telt 72 plaatsen, maar in de praktijk kan het zeker het dubbele aantal reizigers herbergen. Wederom geven enkelen van ons de voorkeur aan de minibusjes. De lijn naar Amritsar is voor het grootste deel beveiligd met daglichtseinen, maar er zijn geen tussenblokseinen en de treinen rijden met token van station tot station. Wissels worden ook bij stations met daglichtseinen door middel van trekstangen bediend. In Amritsar bezoeken we 's avonds de ceremonie (nou ja, 't is meer een soort toneelstukje) van het sluiten van de grens met Pakistan. Dat gaat gepaard met spreekkoren over en weer, en een merkwaardig soort van exercitie waarbij sommige grenssoldaten hun benen zo ver opzwaaien dat zij hun hoofdbedekking afschoppen.

Op de laatste dag van het voorprogramma bezoeken we de Gouden Tempel van de sikhs. Deze bevindt zich binnen een groot complex waar de vele pelgrims die de tempel bezoeken een maaltijd kunnen krijgen (er worden door vrijwilligers zes- tot tienduizend maaltijden per dag bereid) en kunnen overnachten. Velen nemen ook een bad in de waterpartij die de Gouden Tempel omgeeft, want het water is heilig. Na het tempelbezoek gaan we naar de plaats waar in 1919 de Engelsen een slachting aanrichtten onder vreedzame en ongewapende demonstranten. Over de vernietiging in 1984 van het op een heiligste gebouw in het complex van de Gouden Tempel in opdracht van Indira Gandhi wordt echter in alle toonaarden gezwegen. 's Middags bezoeken we de onderhoudswerkplaats te Amritsar. Het duurt even voor we naar binnen mogen, want er is kennelijk iets niet helemaal goed afgesproken of er bestaan verschillende interpretaties van wat er afgesproken is. Na een kwartiertje worden we door de chef ontvangen, die ons meedeelt dat we uitsluitend foto's mogen maken van twee stoomlocomotieven die men tracht nieuw leven in te blazen en van de voor het kantoor opgestelde monorail locomotief met rijtuig. Men laat zelfs de wielen even draaien. Volgens de chef kan een van de stoomlocomotieven in januari al weer rijvaardig zijn, mits er nieuwe wielbanden bijtijds beschikbaar komen. Nadere inspectie van de loc brengt aan het licht dat de chef wel over een zeer optimistische levenshouding moet beschikken. Mogelijk heeft hij de loc nooit aanschouwd en durven zijn ondergeschikten hem geen slechts nieuws te vertellen. Of misschien hebben de afbeeldingen van sihk gurus die in de werkplaats hangen een positieve invloed. Na nog geen uur in de werkplaats (inclusief wachttijd) te hebben doorgebracht, vertrekken we naar het station waar we de nachttrein naar Dhaultpur ten zuiden van Agra bestijgen. In Agra zullen de deelnemers aan de basisreis zich bij ons voegen. Voor ons zijn plaatsen gereserveerd verspreid over een *AC 2-Tier* en een *AC 3-Tier* rijtuig met 48 respectievelijk 64 slaappleaatsen, en beide voorzien van airconditioning. Doordat het Indiase breedspoor (spoorwijdte 1676 mm) een ruimer omgrenzingsprofiel toelaat dan op normaalspoor mogelijk is, zijn in een *AC 3-Tier* rijtuig per "compartiment" zes slaappleaatsen (2 x 3 boven elkaar) in dwarsrichting en aan de andere zijde van het gangpad twee slaappleaatsen boven elkaar in langsrichting geplaatst. De slaappleaatsen kunnen met een gordijntje van het gangpad afgescheiden worden. Voorts liggen 's nachts nog diverse reizigers op de balkons op de vloer te slapen. Een gang naar de WC vereist daardoor enige behendigheid teneinde bij het slalommen tussen deze reizigers niet op een lichaamsdeel te stappen.

Wordt vervolgd in deelverslag 2