

Verslag Verre Reis India-Bangladesh

Deelverslag 2:

11 november 2009 t/m 17 november 2009

Gert-Jan Hondelink

(Voortzetting van deelverslag 1)

Terwijl de deelnemers aan het voorprogramma Amritsar bezoeken, reizen de overige deelnemers van Schiphol naar New Delhi. Daar werken zij dezelfde programmadelen af die de anderen zes dagen voor hen ook al gevolgd hebben; alleen het diner op de eerste avond is in een ander restaurant – ook daar is geen bier. Op vrijdag de 13^e november is het voor hen zeer vroeg opstaan geblazen (daar ontkom je niet aan met dit soort reizen), teneinde om 6:15 met de *New Delhi Bhopal Shatabdi Express* naar Agra te reizen. Onderweg wordt te Farah de daar langs het perron staande *Amritsar Bilaspur Chattisgarh Express* met daarin de deelnemers aan het voorprogramma voorbijgereden. Te Agra worden beide gezelschappen verenigd. Gezamenlijk wordt het laatste stukje naar Dhaulpur afgelegd. Na vertrek uit Agra wordt onze trein inwendig “gereinigd”. Dat houdt onder andere in dat de afvalbakken waarin wij als welopgevoede reizigers ons afval hebben gedeponereerd vanuit de rijdende trein op de spoorbaan worden geledigd. Deze vorm van schoonmaak wordt uitsluitend uitgevoerd in de airconditioned rijtuigen, want in de overige rijtuigen gooit men zijn afval gewoon uit het raam.

Na aankomst (met enige vertraging) te Dhaulpur begeven we ons onmiddellijk naar het station van de smalspoorlijn (spoorwijdte 2'6" - 762 mm). Daar zijn we net op tijd om de ochtendtrein uit Sirmutra te zien binnenkomen. De rijtuigen puilen uit en een groot aantal reizigers is op het dak mee gereisd. Dhaulpur is het “basisstation” van deze smalspoorlijn die zich halverwege splitst in twee takken, één naar Sirmutra en één naar Tantpur. Het gehele “net” wordt beveiligd volgens het *one engine in steam* principe: als een trein Dhaulpur verlaten heeft, mag een volgende trein pas vertrekken als de vorige is teruggekeerd. De hier en daar nog langs de lijn staande seinen worden dan ook niet meer bediend. Bijna ons gehele gezelschap besluit - afgeschrikt door de vele reizigers in deze typische plattelandstrein? - de trein te volgen met de bus. Slechts twee van ons stappen in de trein. Geleidelijk wordt het rijtuig steeds voller. In dit gebied hebben mannen duidelijk een hogere status dan vrouwen, want vrouwen moeten kennelijk hun zitplaats afstaan als een man deze opeist. Vlak voor vertrek meldt de conducteur zich bij ons en maakt ons duidelijk dat wij als leden van de Nederlandse delegatie kunnen plaatsnemen in het voor ons gereserveerde rijtuig. Wij wimpelen het aanbod af, maar worden vervolgens - er heeft zich bij ons raam al een oploopje gevormd - door een een rang hogere conducteur die wat Engels spreekt, nadrukkelijk verzocht toch in het gereserveerde rijtuig plaats te nemen; het is speciaal voor ons vrijgehouden. Wij verhuizen derhalve naar het laatste rijtuig waar we gezelschap hebben van drie met stokken bewapende bewakers en nog vijf andere spoorwegfunctionarissen met onduidelijke bezigheden. De Engels-sprekende conducteur vraagt ons of er nog meer leden van onze delegatie zullen instappen. Op ons ontkennende antwoord vraagt hij ons of de trein dan nu kan vertrekken. Daar geven wij natuurlijk toestemming voor, waarna de lagere conducteur opgedragen wordt de trein te laten vertrekken.

Op de meeste stations waar we onderweg stoppen draagt het stationsgebouw het opschrift *ABANDONED*. Toch staan bij elk station vele reizigers de trein op te wachten, of komen aanrennen als de trein stilstaat of alweer vertrekt. Op het laatste moment springt men op de

trein. Een passagier die op ons rijtuig klimt, wordt gesommeerd bij de deur te blijven staan, en moet ons rijtuig bij het volgende station weer verlaten. Een jongen met een geit mag niet mee van het bewakingspersoneel. Bij het tweede station staan zoveel reizigers te wachten dat de rijtuigen nu overvol zijn; men klimt op het dak of staat op de treeplank om mee te kunnen. Niemand krijgt echter toegang tot ons rijtuig hoewel dat nog zitplaatsen biedt voor meer dan veertig reizigers. We voelen ons er een beetje ongemakkelijk bij. Bij aankomst te Bari doet het in ons rijtuig meereizend personeel de luiken voor de ramen, zodat men niet naar binnen kan kijken - maar wij ook niet naar buiten. In Mohari Junction stappen we uit, overeenkomstig de instructie van de reisleiding. Maar het is vrijdag de 13^e dus we laten ons door het treinpersoneel overhalen om weer in te stappen. Mohari Junction bestaat ook slechts uit een verlaten stationsgebouwtje midden in niemandsland. Na enige tijd bellen we de reisleiding, en deze besluit dat we nu dan maar moeten meerijden tot Tantpur aan het eind van de lijn om dan weer met de retourtrein terug te reizen tot de brug waar de line-siders klaarstaan om nog meer foto's van de trein te maken. Dat duurt uiteraard enige tijd, die door de niet-dienstdoende reisleader gebruikt wordt om op een dromedaris te klimmen en er ook weer af te vallen. Tenslotte worden de beide verloren schapen met de line-siders verenigd, en gezamenlijk gaan we nu per bus naar een ander punt van de lijn, tussen Mohari Junction en Bari om de trein nogmaals te fotograferen. Daarbij hebben we veel bekijks van de plaatselijke bevolking. Ter plekke is ook een baanschouwer aan het werk. In de circa dertig minuten dat wij op de trein staan te wachten, schouwt hij zeker 200 meter spoor, en klopt met de spoorhamer vijf tot zes railklemmen vast. Geen wonder dat *Indian Railways* zoveel personeel in dienst heeft... Nadat de trein gepasseerd is gaan we met de bus naar een punt aan de tak naar Sirmutra om nog meer foto's te maken van wat eigenlijk steeds dezelfde trein is.

Tenslotte keren we weer terug naar Dhaulpur. De chauffeur en diens hulpje krijgen onderweg naar Dhaulpur hun fooi uitgereikt in een gesloten enveloppe. De bijrijder heeft kennelijk niet door dat hij een fooi krijgt, want hij verfrommelt de enveloppe met fooi en al, en gooit deze vervolgens uit de bus. Ook voor hem is het vrijdag de 13^e... In Dhaulpur worden we in drie verschillende hotels ondergebracht. Het is onwaarschijnlijk dat in deze plaats ooit toeristen komen. In de hotels zijn geen lakens en er is per tweepersoonskamer slechts één handdoek. De eetzaal waar we gezamenlijk het avondeten gebruiken, heeft de akoestiek van een overdekt zwembad. Dat weerhoudt ons er echter niet van om een jarige deelnemer toe te zingen.

De volgende ochtend is het hotelpersoneel stomverbaasd dat we willen ontbijten. Met enige vertraging wordt dat alsnog geserveerd, waarna we per bus vertrekken naar opnieuw het station van de smalspoorlijn. Als gevolg van de gestaag neervallende regen is het op straat een enorme modderboel. We bezoeken eerst het depot van de smalspoorlijn. Op een bord staat vermeld dat er 25 man locomotiefonderhoudspersoneel in dienst is (voor drie locs waarvan er maar één tegelijk dienst heeft). De meesten brengen hun werktijd dan ook converserend en zittend op een stoel door. Het depot ziet er opvallend opgeruimd uit. Bij het station vindt spooronderhoud plaats op dezelfde manier waarop dat begin jaren zeventig bij het Rijdend Trammuseum in Hellevoetsluis werd uitgevoerd.

Na aankomst van de trein van 10.15 uur, die net als de vorige dag weer uitvoerig wordt gefotografeerd, reizen we per bus naar Agra. Op dit tijdstip is namelijk alleen een trein met accommodatie *2nd class non-reserved* beschikbaar, en onze reisleiding durfde het niet aan om ons met bagage en al de trein in te laten vechten. We rijden over een weg met gescheiden rijbanen (twee rijstroken per rijbaan), maar beide rijbanen worden in beide rijrichtingen gebruikt, een vorm van dubbel-enkelspoor maar dan zonder beveiliging. Een goederentrein rijdt parallel met ons mee. Onderweg passeren we een *state border* met *licence fee collection point*. Vlak

voor Agra gaat de “snelweg” over in een smal weggetje en rijden we met een slakkegangetje verder. De plaatselijke gids komt aan boord en deze loodst ons naar het restaurant waar wij de lunch gebruiken. In het restaurant wordt pseudo-traditionele muziek en zang ten gehore gebracht. Het is een aparte gewaarwording om “Vader Jacob” in het Hindi te horen zingen.

Dan gaan we naar de Taj Mahal. Onze gids waarschuwt ons voor souvenirverkopers en zakkenrollers. De wachttijd om tot het complex te worden toegelaten bedraagt ongeveer een half uur. Alle bezoekers moeten door een detectiepoortje, één voor mannen en één voor vrouwen. Dat geldt zelfs voor de kinderen in de vele schoolklassen die juist vandaag de Taj Mahal bezoeken. Als je dan eindelijk het complex hebt betreden, ben je er nog niet. Want voor de eigenlijke Taj Mahal, de graftombe, staat een gigantische rij, en bezoekers worden slechts mondjesmaat toegelaten. Vervolgens brengen we nog een bliksembezoek aan het Rode Fort, een zeer groot vestingwerk waar we slechts een half uur beschikbaar hebben, en dat door de bewaking bij zonsondergang ontruimd wordt omdat het te gevaarlijk is in het donker door de onverlichte ruimten te dwalen.

Dan is het weer tijd om naar het station Agra Cantt te vertrekken. Daar komen we om 18.00 uur aan, ruim op tijd voor het geplande vertrek om 20.30 uur van onze trein naar New Delhi. Dit geeft ons mooi de tijd om het station uitgebreid te bekijken. De dames in ons gezelschap trekken zich terug in de *ladies waiting room* met luiken voor de ramen, en sommige van de heren nemen plaats in de *general waiting room for 1st class passengers*. Op het station is het een drukte van belang wat mede veroorzaakt wordt door de vele vertraagde treinen. Hele families liggen op kleedjes of uitgespreide kranten op de perrons te wachten op hun trein. Daartussen krioelen bedelaars, schoenpoetsers, kruiers met en zonder bagage, sjouwers met karrevrachten *parcels* en onafzienbare scharen reizigers op weg naar of van hun trein. Ook onze trein heeft vertraging, zo’n 40 minuten, die onderweg naar New Delhi niet meer ingelopen wordt. In de trein, een *Shatabdi Express*, krijgen we de avondmaaltijd geserveerd. Na aankomst te New Delhi begeven we ons per riksha naar ons hotel.

De meesten van ons gebruiken de vrije ochtend om eens lekker uit te slapen. Per slot van rekening is het vandaag zondag. Sommigen bezoeken het Museum for Modern Art. De kranten melden dat er de vorige dag bij Jaipur een trein is ontspoord waarbij 15 doden te betreuren zijn en meer dan 160 mensen gewond raakten. De nasleep van het ongeval is weer typisch op z’n Indiaas: hulp komt voornamelijk van de plaatselijke bevolking, en als er dan eindelijk bussen zijn geregeld voor verder vervoer van reizigers uit de verongelukte trein moeten degenen met een kaartje voor een plaats in een rijtuig zonder airconditioning wachten op bussen zonder airconditioning.

’s Middags gaan we naar het spoorwegmuseum. Het doet qua sfeer een beetje denken aan het Nederlands Spoorwegmuseum: er zijn allerlei pretpark-achtige attracties. Helaas strekt dat zich ook uit tot het in de open lucht opgestelde materieel waar iedereen vrijelijk op en in mag klimmen. Dat doet vooral het interieur geen goed; van buiten ziet het er heel behoorlijk uit en zit het goed in de verf, maar van binnen is er veel venield en verroest. Het topstuk van de collectie - de WP 7200, een 2’C1’ loc met kogelvormige rookkastdeur van een serie voor breedspoor sneltreinlocomotieven - is helaas niet aanwezig. Maar er is nog genoeg moois en interessants te zien. Daaronder een meterspoor tandradlocomotief met compound stoommachine, type D1’h4vt. Deze locomotief, met numer 37385X, is in 1920 gebouwd door *Winterthur Swiss Locomotive Company*, en heeft dienst gedaan op de *Nilgiri Rack Railway*. De hogedruk-cilinders drijven de wielen aan, en de lagedruk-cilinders het tandrad. De machine beschikt over één reguleur en twee ganghandels. De stand van het ganghandel voor

de hogedruk cilinders bepaalt mede de vulling van de lagedruk-cilinders. Als het tandrad niet gebruikt wordt, plaatst de machinist het ganghandel voor de lagedruk-cilinders in de neutrale stand waarna de locomotief werkt als een tweecilinder-machine met enkelvoudige expansie. Overige opvallende locomotieven zijn een breedspoor E-loc uit 1930 met de merkwaardige asindeling (1A)'Bo2' (twee motoren per aangedreven as; schakeling serie-serie/parallel-parallel), een breedspoor CC krokodil uit 1928, een breedspoor E-loc uit 1959 met aan één zijde een neus die doet denken aan de NS-serie 1200 en aan de andere zijde een doorloop naar het eerste rijtuig, en Garratt 4 cilinder loc nummer 815 van de *Bengal Nagpur Railway* met asindeling 2'DD2' die met gemak een trein van 2400 ton over een helling van 1:100 kon vervoeren.

Omdat alle deelnemers nu hier zijn, wordt de traditionele groepsfoto in het spoorwegmuseum genomen. Twee van ons zullen namelijk terugkeren naar Nederland, omdat zij alleen aan het voorprogramma plus een paar dagen van het basisprogramma deelnemen. Per bus vertrekken de overige deelnemers naar het station van New Delhi. Onderweg passeren we het Ministerie van Spoorwegen, waarvoor een klein locje op een sokkeltje staat opgesteld. We reizen van New Delhi met de nachttrein, de *Shiv Ganga Express*, naar de heilige stad Varanasi. De trein telt 24 rijtuigen, hetgeen voor India heel gebruikelijk is. Wij liggen verspreid over drie rijtuigen, en de meesten van ons hebben Indiase reisgenoten. Dat is soms aangenaam, maar soms helaas ook niet... Eten is in de trein voor een habbekrats verkrijgbaar, zowel van de officiële bediening vanuit de *pantry car* als van particuliere verkopers die onderweg met hun eetwaar in de trein stappen en na gedane zaken weer terugreizen.

Na een enigszins vermoeiende nacht arriveren we met slechts een half uur vertraging in Varanasi, de voor Hindoes heilige stad aan de Ganges. Ondanks de vertraging moeten we eerst op de bus wachten die ons naar ons hotel zal brengen. Het hotel was vroeger het paleis van een maharadja en ziet er schitterend uit, maar dat geldt helaas niet voor de kamers. Hoewel het nog tamelijk vroeg is, zijn voor de meesten van ons reeds kamers beschikbaar. De overigen geven hun bagage af, want na het ontbijt staat een bezoek aan de *Diesel Locomotive Works* (DLW) op het programma. Bij de DLW krijgen we een rondleiding maar mogen we met uitzondering van twee opgestelde locomotiefjes niets fotograferen. De DLW bouwt diesellocomotieven in licentie van General Motors; de tractiemotoren worden geleverd door Siemens. Niet iedereen neemt deel aan het bezoek aan DLW. Sommigen lopen naar de *Ghats* aan de Ganges om daar in de stromende regen lijkverbrandingen te aanschouwen. Per lijk is daarvoor zo'n 240 kg hout nodig.

De volgende ochtend - het is inmiddels dinsdag 17 november - verlaten de meesten van ons al om 5.30 uur het hotel om zich per roeiboot over de Ganges te laten vervoeren en de Ghats vanaf de rivier te aanschouwen. Op dit vroege tijdstip nemen duizenden hindoes een ritueel bad in de Ganges. Helaas regent het een beetje zodat van het varen per roeiboot niet veel terecht komt. Een motorboot biedt in tegenstelling tot een roeiboot wel beschutting tegen de regen, en dan is de keuze voor gemotoriseerd vervoer gauw gemaakt. Al met al valt dit onderdeel van het programma wat in het water, maar desondanks is het toch sfeervol.

Na terugkomst in het hotel - per tuk-tuk of lopend - staat het ontbijt gereed waarna we ons opmaken om naar het station te gaan. Omdat we nu een grotere bus hebben die vanwege de smalle straatjes niet bij ons hotel kan komen, gaan we te voet naar de plaats waar de bus staat. De bagage wordt op riksha's geladen zodat we niet met onze koffers hoeven te zeulen. En dan gaan we weer naar het station voor onze volgende treinreis.

(Wordt vervolgd in deelverslag 3)