

Verslag Verre Reis India-Bangladesh

Deelverslag 3: 17 t/m 20 november 2009

Gert-Jan Hondelink

(Voortzetting van deelverslag 2)

Op het station Varanasi Junction wachten we op de *Darbhangha Express* voor onze reis naar Muzzaffarpur. De trein, die een dag eerder uit Mumbai is vertrokken, heeft ongeveer een uur vertraging hetgeen ons mooi de gelegenheid biedt het station uitgebreid te bekijken. Het station dient ook als domicilie voor enkele groepen apen. Bedelaars hebben ons al gauw in het oog, en komen met uitgestrekte hand op ons af. Als onze trein binnenkomt, blijkt dat we op de verkeerde plek op het perron staan, en moeten we ons met onze bagage tussen de her en der op het perron zittende mensen en de opgestapelde goederen een weg banen naar het voorste deel van de 24 rijtuigen lange trein. Daarbij moeten we ook nog de reizigersstromen van uitstappers doorkruisen. In een ander rijtuig instappen en door de trein naar voren lopen, is niet zinvol vanwege het ontbreken van overgangen tussen de meeste rijtuigen en de grote drukte in de trein. Gelukkig staat de trein tien minuten stil. De rijtijd van de trein is ruim bemeten waardoor de vertraging geleidelijk afneemt tot zo'n 15 minuten. Helaas moeten we in Sonpur Junction meer dan een uur wachten op enkele tegentreinen. Het slechts zes kilometer lange baanvak tot Hajipur Junction wordt namelijk om en om bereden door treinen in opgaande en afkomende richting, en tussenblokseinen ontbreken, zodat een snellere treinopvolging in één richting niet mogelijk is. Uiteindelijk komen we om 0:20 met bijna twee uur vertraging aan te Muzzaffarpur.

Ons hotel te Muzzaffarpur ligt naast het station, zodat we de hele nacht kunnen genieten van de omroepberichten. De komende twee dagen staan in het teken van suikerfabrieken en de daar aanwezige stoomtractie of wat daar nog van over is. Voor vandaag houdt dat onder andere in dat we zo'n negen uur per bus over binnenwegen zullen hobbelen. Heinrich en Harish vertrekken al om 5:00 uur naar de suikerfabriek te Riga om te verzekeren dat de ons beloofde locomotief daadwerkelijk onder stoom staat, want de campagne begint pas over twee weken. Weliswaar zijn hierover reeds afspraken gemaakt, maar dit is India en het zou zo maar kunnen gebeuren dat de interpretatie van deze afspraken anders is dan wat wij er ons van voorstellen. De reis naar de suikerfabriek neemt bijna drie uur in beslag. Er ligt hier (in Bihar, de armste deelstaat van India) wat minder rotzooi op en langs de weg, mogelijk omdat er niet zoveel is om weg te gooien. De weg wordt steeds smaller, en bestaat hier en daar slechts uit aangestampte leem. In de dorpjes die we onderweg passeren, heerst de gebruikelijke verkeerschaos. Desondanks arriveren we te vroeg bij de suikerfabriek, maar na enige tijd mogen we het terrein betreden en worden we naar de vertrekken van de directeur gebracht. Daar wachten we de gebeurtenissen af. Ons wordt een lunch aangeboden waarna we ons naar het hoogtepunt van de dag begeven: de onder stoom staande Dn2t locomotief uit 1930. Deze is gebouwd door Hundswell Clarke & Co te Leeds en draagt het fabrieksnummer 1644. De loc heeft een zadeltender en een Walschaerts stoomverdeling. Er is ook een handschroefdraaiem aanwezig, maar de machinist remt door tegenstoom te geven. Buiten het fabrieksterrein wordt een aantal keren een klein stukje heen en weer gereden, en ieder die wil mag een keertje meerijden op de voetplaat. We trekken geweldig veel bekijks van de plaatselijke bevolking. Het is verbazingwekkend hoe snel we omgeven worden door een aangroeiende schare nieuwsgierige kinderen en volwassenen. Alleen de vrouwen bewaren de nodige afstand. Ons bezoek wordt afgesloten met het tekenen van het gastenboek door onze

beide SNE reisleiders, de directeur en secretaris van de SNE, de voorzitter van de NVBS afdeling Amsterdam en ieder die zich bij dit illustere gezelschap notabelen wil aansluiten.

We verlaten de suikerfabriek en moeten wachten voor de overweg in de meterspoorlijn bij het station van Riga. We zijn juist op tijd om de kruising van twee treinen waar te nemen. Helaas vertrekt de ene trein juist als we de bus verlaten, maar de andere trein rijdt ons tegemoet. Deze is nog voller dan enig andere trein die we al hebben gezien. De passagiers staan als haringen in een ton op elkaar geperst, zitten op het dak, verdringen elkaar op de treeplanken, en staan zelfs op de voetplaten van de dieselloc naast de huif en voor en achter op de loc. Terwijl de trein langzaam op gang komt, komt nog een man met een grote juten baal aanrennen, en gooit deze op de loc. De baal valt er weer af, maar wordt nogmaals op de loc gegooid, blijft nu liggen, waarna de man er ook nog in slaagt om op de loc de klimmen. De machinist is dit kennelijk wel gewend want hij kijkt onverstoorbaar voor zich uit en laat de trein langzaam versnellen. Na dit ongeplande intermezzo zetten we onze reis per bus voort. We nemen niet de in kilometers kortste weg naar ons hotel in Madhubani, maar rijden daarheen via Muzzaffarpur omdat de kortste weg nog slechter is dan de omweg. Het doorkruisen van Muzzaffarpur vergt ongeveer een uur doordat geen enkele verkeersdeelnemer een andere verkeersdeelnemer ook maar een centimeter ruimte gunt. Na Muzzaffarpur rijden we een stuk over een snelweg in aanbouw. Dat betekent onder andere dat de chauffeur - in het pikkedonker - de juiste weghelft moet kiezen omdat aan de andere weghelft gewerkt wordt en je zomaar van een in aanbouw zijnde brug zou kunnen rijden. Ergens op deze weg horen we een doffe klap alsof er een koffer van het dak gevallen is. De bus stopt en enkelen van ons gaan met behulp van zaklantaarns op zoek naar wat schijnbaar verloren is. Er wordt echter niets gevonden, waarna besloten wordt het dak te inspecteren. Alle koffers worden afgeladen, en ieder wordt gevraagd of zijn of haar koffer nog aanwezig is. Als dat het geval blijkt te zijn, wordt alles weer opgeladen en kunnen we weer verder. Ter compensatie van de door ons geleden ontberingen kondigt de reisleiding aan dat het diner inclusief de drank vanavond voor rekening van de SNE is. Het hotel is geheel nieuw, met ingebouwde gebreken. Het diner wordt geserveerd in een soort vergaderzaaltje waar nauwelijks voor iedereen plaats is. Bij het eten (kippenboutjes met rijst) wordt water en thee geschonken (wist onze reisleiding dat van te voren?)

De volgende dag kunnen we uitslapen; het door onze Indiase en Duitse gidsen voorgestelde vertrek om 8:00 uur is verschoven naar 10:00 uur. Wederom per bus reizen we naar de al twaalf jaar geleden gesloten suikerfabriek van Sakri. Daar bevinden zich nog acht stoomlocjes in meer of mindere staat van ontbinding. Bij sommige groeien boompjes door het drijfwerk heen. Nummerplaten of fabrieksnummers zijn niet meer te ontwaren. Zes locjes zijn van het type Bn2t, en twee van het type Cn2t. Alle hebben (of hadden, want een deel van het drijfwerk is weggeroest) een stoomverdeling volgens Walschaerts. Om dit allemaal te kunnen waarnemen, heeft de bewaking van de suikerfabriek met kapmessen een pad door de wildernis voor ons vrijgemaakt. We hebben na ons bezoek nog wat tijd over en brengen deze door op het station van Sakri. Bij Sakri komen breedspoorlijnen uit drie richtingen samen en voorts is Sakri ook het begin/eindpunt van een meterspoorlijn. Op het meterspoor staat een trein gereed, maar die zullen we niet zien vertrekken. Wel maken we aankomst en vertrek van twee breedspoor treinen mee. Een kind dat tussen de rails van een perronspoor gehurkt zijn behoefte doet, moet zijn activiteit onderbreken als de trein er aan komt. Zoals altijd zijn de treinen hier ook weer overvol, al reist niemand op het dak. Tussen de treinbewegingen door rangeert een DE-locomotief op het breedspoor met een platte wagen waarop een meterspoorloc staat. De draaistellen met de tractiemotoren van deze DE-loc staan op een andere wagen. De smalspoorloc komt uit de onderhoudswerkplaats en zal in Sakri worden

afgeladen en op zijn draaistellen worden geplaatst. Ook op het station van Sakri trekken wij weer veel bekijks. Op verschillende plekken zie je groepjes mensen om een of meerdere van onze deelnemers staan. Dat is niet zo verwonderlijk, want in dit gebied komen normaal gesproken nooit toeristen en al helemaal geen westerlingen.

Na vertrek van de tweede breedspoor trein klimmen we weer in de bus en vervolgen we onze reis om in Patna, de hoofdstad van Bihar, te geraken. Daar zullen we alvorens de trein te bestijgen in een restaurant het diner gebruiken, met bier, zo verzekert ons de reisleiding. De bewaker die ons in de suikerfabriek heeft begeleid, reist een klein stukje met ons mee teneinde buiten het zicht van plaatsgenoten zijn fooi in ontvangst te kunnen nemen. Tot onze verbazing komen we na een paar uur weer door Muzzaffarpur. De logica van het de vorige dag verkassen naar een andere hotel ontgaat ons dan ook enigszins. Het is hier vandaan nog enkele uren rijden naar Patna. Onderweg moeten we stoppen bij een gesloten overweg. Hoewel het al donker is stappen diverse deelnemers uit om de trein te fotograferen. Onze reisleiding maakt van de gelegenheid gebruik om bij een pindaverkoper dertig zakjes pinda's aan te schaffen. Volgens onze Indiase gids verkoopt zo'n man normaal circa honderd zakjes per dag. Kort voordat we Patna bereiken moeten we via een kilometers lange brug de Ganges oversteken, die hier zeer breed is. De rijweg op de brug heeft twee gescheiden rijbanen met elk twee rijstroken maar, zoals ons al vaker is opgevallen, beide rijbanen worden in beide richtingen gebruikt. Hierdoor staat het verkeer om de haverklap muurvast en vorderen we maar zeer langzaam. Verkeersborden geven aan dat niet meer ingehaald mag worden maar ook daarvan trekt niemand zich wat aan, onze buschauffeur ook niet. Dat zal hem nog lelijk opbreken. Na enige tijd en enkele tientallen meters verder valt op dat de rijbaan in tegengestelde richting wel erg leeg is. Onze chauffeur probeert zijn bus weer naar de linker rijstrook te manoevreren (in India houdt het verkeer links), maar de weg wordt hem door andere weggebruikers voortdurend versperd. En dan staat alles muurvast. Op onze rijstrook komt ons verkeer tegemoet dat van de andere weghelft is omgeleid; wij kunnen derhalve niet verder en het ons tegemoetkomende verkeer ook niet. Het verkeer op de rijstrook links van ons staat ook stil. Plotseling krijgt onze chauffeur door het open raam een flinke klap met een bamboestok. De politie straft hem omdat hij er volgens hen de oorzaak van is dat het verkeer stil staat. Onze chauffeur schiet van zijn stoel af en knipt snel het licht in de bus aan zodat de politie kan zien dat er westerse toeristen in de bus zitten. Na enige discussie laat de politie onze chauffeur verder met rust. Je zou nu denken dat de politie een poging zou doen om verkeersknoop waarmee twee verkeersstromen elkaar blokkeren te ontwarren. Dat gebeurt echter helemaal niet en het duurt nog een tijdje voor we weer voetstaps op gang komen. Al met al wordt het steeds later en als we dan eindelijk in Patna aankomen, is er geen tijd meer om nog naar het ons beloofde restaurant met bier te gaan. In plaats daarvan gaan we meteen naar het station en gebruiken daar het diner in de stationsrestaurant. Op het eten valt niets aan te merken, maar er is uiteraard weer geen bier....

Tegen de tijd dat onze trein, de *New Delhi Guwahati North East Express*, moet binnenkomen, begeven we ons naar het perron. Er heerst een geweldige drukte, want voordat onze trein kan binnenkomen, moeten er eerst nog enkele andere treinen op hetzelfde spoor afgehandeld worden. Al deze treinen inclusief de onze hebben vertraging. Hoewel het perron erop ingericht is om de plek aan te geven waar elk afzonderlijk rijtuig komt te staan, wordt daarvan geen gebruik gemaakt. We stellen ons op goed geluk op, en indachtig onze ervaring te Varanasi vragen we Sumit, onze Indiase gids, of hij de treinsamenstelling weet. Helaas, dat heeft hij nog niet uitgezocht, en dat gaat hij ook niet doen want hij is druk in gesprek met enkele Indiase reizigers. Eindelijk, met ruim een uur vertraging, komt onze trein binnen. Wonderen zijn kennelijk de wereld nog niet uit, want de rijtuigen waarin voor ons plaatsen

zijn gereserveerd komen vlak bij de plaats waar wij staan tot stilstand. We stappen in en gaan op zoek naar onze slaapplekken. Deze trein is al meer dan 24 uur onderweg, en degenen die een benedenbed hebben, vinden dat zonder uitzondering al bezet door een reiziger die in het bovenbed had moeten liggen. Sommige van de voor ons gereserveerde plaatsen worden zelfs ingenomen door reizigers zonder reservering. We zijn door onze ervaring met Indiase treinen echter assertief genoeg om de ons toekomende plaatsen op te eisen. Reizigers zonder reservering besluiten nu voor onze plaatsen op de grond te gaan liggen zodat er geen plek meer is voor bagage. Het treinpersoneel controleert kennelijk niet of iedereen wel over een geldige reservering beschikt want ook in het gangpad en op de balkons liggen reizigers te slapen. Een gang naar de WC vergt daardoor heel wat laveerkunst.

Als we de volgende ochtend wakker worden, blijkt de vertraging te zijn opgelopen tot zo'n twee uur. Daardoor kunnen we toch nog een behoorlijk deel van dit traject bij daglicht afleggen. Waar we nu rijden was vroeger een meterspoorlijn, en aan de linkerzijde kunnen we het meterspoortracé nog zien liggen, op sommige gedeelten zelfs inclusief de complete bovenbouw en beveiliging. Spoorverbreding vergt namelijk een complete nieuwbouw, in tegenstelling tot spoorversmalling. (Als de Russen destijds voor smalspoor hadden gekozen in plaats van breedspoor, zouden de Duitsers heel wat meer moeite hebben gehad met de bevoorrading van hun legers). De trein wordt bevolkt door verkopers van allerlei soorten eetwaar en andere artikelen die iemand misschien nodig zou kunnen hebben. Buiten is de rijstooft in volle gang. In Kishanganj worden de toiletten "schoongemaakt" door door de openstaande rijtuigdeuren een straal water naar binnen te spuiten. Als de trein weer rijdt komt er iemand met een trekker om het overvloedige water naar buiten te vegen. We zijn hier tamelijk dicht bij de grens met Bangladesh. Op muren staan opschriften gekalkt waaruit blijkt dat mensen uit Bangladesh hier niet welkom zijn: "No Jobs, No Food Bangladesi Go Home". Voor we het station van New Jalpaiguri binnenrijden, passeren we nog een uitgestrekt rangeerstation met veel lange goederentreinen. De meeste tellen zo'n vijftig tot zestig vierassige wagens.

Nadat we in New Jalpaiguri zijn uitgestapt, begint de geruchtenmachine op volle toeren te draaien. Het schijnt dat het personeel van de *Darjeeling Himalaya Railway (DHR)* waarmee we volgens plan zullen verder rijden, aan het staken is. Onze Indiase gids wordt er ook door overvallen. We gaan toch maar per bus naar Siliguri en dan zal onze reisleiding daar zijn licht doen opsteken. De bus staat klaar aan de achterzijde van het station, en via de voetbrug steken we het emplacement over. Daarbij hebben we ook uitzicht over de sporen van de DHR. Bij het station van Siliguri stappen we uit de bus en verkennen we de omgeving. Er liggen sporen voor drie spoorwijdtes: breedspoor, meterspoor en het 2' (610 mm) spoor van de DHR. Het meterspoor wordt niet meer gebruikt, en het nog aanwezig meterspoormaterieel staat weg te roesten. Bij het wat verder gelegen depot van de DHR staat een locje onder stoom. Voorts huisvest het station een stationsteef met jongen. Ze is maar wat blij dat ze van ons de restanten van onze lunch krijgt. De lunchdozen voor gebruik in de trein van de DHR zijn namelijk al uitgereikt en de meesten van ons vallen er onmiddellijk op aan. Onze reisleiders proberen intussen bij de stationschef in het geveel te komen in een poging toch nog zoals gepland met de DHR verder te reizen. Dat kan echter niet. Er is geen staking aan de gang, maar de weg en spoorlijn richting Darjeeling zijn even buiten Siliguri geblokkeerd door boze Nepalese vluchtelingen die van de Indiase regering een officiële status wensen. Elke trein of voertuig dat de blokkade probeert te doorbreken kan rekenen op een regen van stenen. (Overigens was er gisteren ook al de hele dag een blokkade, maar onze Indiase gids is daarvan niet op de hoogte). Misschien kunnen we morgen wel per trein naar Darjeeling mits de vakbond het goed vindt dat het personeel van de trein overwerkt. Anders komen we hooguit

tot Kurseong. We gaan nu dan maar naar een hotel in Siliguri - veel anders zit er toch niet in. Als pleister op de wonde is er 's-middags een bezoek aan het depot van de DHR.

(Wordt vervolgd in deelverslag 4)