

Verslag Verre Reis India-Bangladesh

Deelverslag 4: 21 en 22 november 2009

Gert-Jan Hondelink

(Voortzetting van deelverslag 3)

Op zaterdagochtend worden sommigen van ons al zeer vroeg gewekt met een uit de musical *Hair* bekend lied: *Hare Krishna*. Dat wordt in een nabije hindoetempel met overtuiging gezongen, niet éénmaal maar uren achtereen als een soort mantra. De blokkade is inmiddels opgeheven en we begeven ons daarom bijtijds naar het station Siliguri Junction om met de voor ons gereserveerde trein naar Darjeeling te vertrekken. Dit is toch wel een van de hoogtepunten van onze reis door India en Bangladesh. En dit keer zonder het ondeskundige commentaar dat het tv-programma *Rail Away*, waarin een rit over de DHR al diverse malen te zien was, zo ontsiert. De trein bestaat uit een Bn2t stoomlocomotief met zadeltender en drie rijtuigen. Onze reisleiding had om slechts twee rijtuigen gevraagd, maar ja, dit is India. Volgens de machinist is een trein van drie rijtuigen te zwaar vanwege de steile hellingen. Het ziet er naar uit dat er eerst een rijtuig afgerangeerd moet worden, en degenen die in het af te rangeren rijtuig hebben plaatsgenomen verhuizen naar een ander rijtuig. Uiteindelijk vertrekken we toch met drie rijtuigen, twintig minuten vóór de diensttrein. Die gaan we nog flink in de weg zitten. Ongeveer de helft van de deelnemers gaat linesiden met de bus die onze bagage vervoert. Kort na vertrek worden we opgehouden omdat de machinist een lastgeving STS in ontvangst moet nemen. Het afstandsein dat de kruising met de breedspoorlijn beveiligd, is kennelijk gestoord en kan niet uit de stand stop gebracht worden. Na de kruising met de breedspoorlijn ligt de spoorlijn van de DHR in de berm van de weg. Voorlopig is het traject vlak zodat de trein een behoorlijke snelheid kan ontwikkelen. Overwegen worden luid fluitend gepasseerd. De bus met linesiders haalt de trein regelmatig in, stopt om de linesiders te laten uitstappen die foto's van de trein maken, en na het voorbijrijden van de trein stappen de linesiders weer in de bus. Deze procedure wordt vandaag talloze malen herhaald.

In Sukna moeten we waternemen en wordt de locomotief verzorgd. De asla wordt geleegd. Kolen worden van de kolenruimte boven de ketel tussen machinistenhuis en zadeltender door een daartoe bestemd gat aan de linkervoorzijde van het machinistenhuis geschoven. Het drijfwerk wordt gesmeerd. De bouten van de cilinderdeksels worden aangedraaid. Deze werkzaamheden worden door de vier assistenten van de machinist uitgevoerd. De machinist heeft hier slechts een toezichthoudende en aanwijzinggevendende functie. Overigens biedt het machinistenhuis slechts plaats aan drie personen, die moeten staan. Twee assistenten moeten elders een plek vinden. Doorgaans zit er één boven op de ketel brokken steenkool klein te slaan met een hamer, en één zit er in de trein. Deze laatste komt alleen in actie tijdens een stationnement, en wanneer zand op de rails gestrooid moet worden; dan neemt hij plaats vóór op de locomotief. Voorlopig is dat nog niet aan de orde.

Als we twee uur onderweg zijn en 17 kilometer hebben afgelegd, moeten we weer waternemen. Het spoor ligt op deze plek op een richel in de heuvel, circa twee meter onder de weg. Je moet aan de wegzijde uitstappen, want als je de trein aan de andere kant verlaat kun je zomaar een flink stuk omlaag glijden. Omdat we op een helling staan worden alle remmen vastgedraaid. Al spoedig blijkt dat de watertank naast het spoor vrijwel leeg is. De afsluiter van de afvoer was niet dicht en al het water dat in de tank verzameld wordt, loopt er net zo hard weer uit. Het zal nu wel even duren voor we weer verder kunnen en de conducteur dekt

onze trein met een rode vlag opdat de na ons vertrokken dienstrein tijdig zal stoppen. Het locpersoneel improviseert wat met slangen die langs het spoor liggen en tapt zodoende water uit een leiding om de tender van de locomotief te vullen. Al met al staan we twee uur stil, buiten het zicht van de linesiders die ons verderop staan op te wachten. De dienstrein staat achter ons en het personeel van die trein steekt zijn ongenoegen niet onder stoelen of banken. Eindelijk kunnen we weer verder, en met doorslaande wielen trekken we langzaam de helling op. Zand strooien brengt geen verbetering en dan realiseert men zich dat niet alle remmen van de trein zijn los gedraaid. Als ook de laatste rem los is gaan we met krachtige exhaustslagen vooruit. Spoedig naderen we de eerste zig-zag waarmee hoogte gewonnen wordt. Achter de trein de trein wordt het wissel omgelegd en vergrendeld, waarna de trein achteruit rijdt verder de berg op tot wederom een wissel is gepasseerd. Vervolgens wordt dat wissel omgelegd en vergrendeld, waarna de trein weer vooruit rijdt. De wissels worden overigens bediend door de plaatselijke wisselwachter of -wachters. Aan personeel voor de twee dagelijkse dienstregelingstreinen is hier geen gebrek. Er volgen nog twee zig-zags en we nemen nog enkele keren water, en dan arriveren we in Tindharia. We zijn nu ruim vijf uur onderweg, en hebben 30 kilometer afgelegd. Hier moeten we nogmaals waternemen. We kruisen met de tegentrein die al uren op ons staat te wachten, en worden ingehaald door de dienstrein die ons tot hier op zichtafstand gevolgd is. Doordat hier maar twee sporen zijn vergt dat nog enig rangeerwerk. Tindharia was vroeger een belangrijke plaats voor de DHR. Er staat nog een grote locloods met vier sporen die nu geheel verlaten is, en er is een speeltuin voor kinderen van DHR employé's waarin geen kind te bekennen is; volwassenen zijn er trouwens ook niet. Als we klaar zijn met waternemen en de machinist zijn rijopdracht voor het volgende traject heeft ontvangen gaan we weer verder. We stoppen nog enkele keren om - meestal op de vrije baan - water te nemen, winnen flink hoogte met behulp van enkele zig-zags, en kruisen ontelbare malen de weg. Voortdurend ontmoeten we daarbij de linesiders die onze trein druk aan het fotograferen en videofilmen zijn. Het landschap is trouwens ook adembenemend. Vlak naast de lijn zijn diverse huisjes die aan de dalzijde op palen op de steil afdalende helling staan.

Het is al donker als we te Kurseong aankomen, 49,4 kilometer van Siliguri. In Kurseong is ook een klein depôt waarin nog een stoomloc staat, maar deze staat niet onder stoom. Hier eindigt de stoomrit, en de treinreizigers voegen zich nu bij de linesiders in de bus. Deze brengt ons in ongeveer twee uur naar het 30 kilometer verder gelegen Darjeeling. De lange reisduur wordt veroorzaakt door de slechte conditie van de weg. We hobbelen van kuil naar kuil. Je kunt wel merken dat dit een vergeten deel van de deelstaat Sikkim is. Je ziet dan ook overal opschriften dat de inwoners hier een eigen deelstaat wensen, *Ghorkaland*. Als we het station van Darjeeling passeren zien we in het depôt vijf stoomlocs staan; één daarvan staat onder stoom. Vanwege de nauwe straatjes kan de bus niet bij ons hotel komen, en het laatste stukje sjouwen we met onze bagage het steile straatje op naar ons hotel. Na een gezamenlijk diner gaan we snel naar bed want de volgende morgen heel vroeg staat een excursie naar Tiger Hill op het programma. Omdat het in deze tijd van het jaar op circa 2100 meter hoogte behoorlijk koud is en de kamers niet verwarmd zijn, wordt voor ieder van ons een warme kruik op de kamer bezorgd.

De volgende ochtend vertrekken we om 4:00 uur per jeep naar Tiger Hill. Hier is op 2573 meter hoogte bij helder weer een schitterend uitzicht op de bergtoppen in de Himalaya. Het is een ideale plek om de zonsopkomst gade te slaan. De weergoden zijn ons gunstig gezicht, want we hebben een onbelemmerd uitzicht op de Kangchendzonga bergketen en zelfs de Mount Everest op meer dan 120 kilometer afstand is waarneembaar. Na het schouwspel met

voortdurend veranderende kleuren bewonderd te hebben keren we terug naar het hotel om te ontbijten. We splitsen ons nu in vijf groepen:

- de eerste groep gaat met de eerste trein met stoom naar Ghum, en vervolgt vandaar de reis met de linesiders bus, of met de volgende door een stoomloc getrokken trein naar Kurseong en dan verder met de bus,
- de tweede groep gaat met de door een DE-loc getrokken dienstrein bergaf naar New Jalpaiguri,
- de derde groep vertrekt een uur later met een andere dienstrein met stoomloc naar Kurseong en vandaar per bus naar Siliguri,
- de vierde groep gaat linesiden tot Siliguri,
- de vijfde groep bestaande uit onze oudste deelnemer en vier dames gaat Darjeeling verkennen en per jeep via een binnenweg naar Siliguri. Zij gaan onder andere koffie drinken in het wereldberoemde *Windermere Hotel*.

Op het station van Darjeeling staan diverse rijtuigen en wordt druk gerangeerd om treinen samen te stellen. Sommige rijtuigen worden voor inspectie van de onderzijde de niet meer in gebruik zijnde draaischijf op gereden. Voor het rangeerwerk wordt een stoomlocomotief gebruikt. Van de in het depôt staande stoomlocs zijn er inmiddels nog een paar opgestookt. De treinreizigers onder ons vertrekken om 9:15, keurig op het tijdstip dat in de dienstregeling staat vermeld. Doordat het zondag is valt de drukte op de weg reuze mee. Ook in Ghum waar de trein gewoon door de straat rijdt (zoals vroeger de NTM en later de NS goederentram door Leek) heeft de trein geen last van het wegverkeer. Tussen Darjeeling en Ghum maakt het spoor een lus rond het monument voor de Ghurka's. De Ghurka's hadden destijds in het Britse leger een eigen regiment en waren befaamd om hun dapperheid en zelfopoffering. De trein slingert langzaam door het berglandschap naar beneden. Soms gaat het zo langzaam dat voetgangers op de trein springen en een stukje meeliften. In Mahanadi kruisen we met de tegentrein.

De bus met linesiders heeft in Ghum de deelnemers van de eerste groep opgepikt (behalve dan die ene diehard die gewacht heeft op de volgende stoomtrein) en in Siliguri de deelnemers van de derde groep. De machinist van de stoomtrein drukt onze Duitse begeleider een papier in de hand waarop aan de ene zijde een overzicht van tijdelijke snelheidsbeperkingen staat en aan de andere zijde een verzoek om toezending van een kopie van een video-opname. De SNE reisleiding reageert daarop door de machinist een SNE-visitekaartje te overhandigen waarop de machinist gevraagd wordt zijn e-mail adres door te geven. In Sukna haalt de bus de trein met de tweede groep in. Uiteindelijk worden alle deelnemers met uitzondering van die in groep vijf te Siliguri Junction verenigd. De linesiders stappen nu ook in de trein en reizen - zonder kaartje(!) - mee naar New Jalpaiguri. Ze voelen zich niet erg welkom in de trein.... Om het traject Siliguri Town - New Jalpaiguri te mogen berijden is een token nodig. De smalspoorlijn en de breedspoorlijn steken hier een rivier over, en op de brug ligt het DHR spoor tussen de rails van het breedspoor. Het tokensysteem voorkomt dat twee treinen tegelijk de brug berijden. Bij het eerste seinhuis van New Jalpaiguri wordt het token weer afgegeven. Na aankomst te New Jalpaiguri keren we per bus terug naar ons hotel te Siliguri waar wat later de deserteurs die per jeep uit Darjeeling terugkeren, arriveren. In een deel van ons hotel is een bruiloftsfeest aan de gang, wat met veel kabaal en vuurwerk gepaard gaat. Gelukkig voor onze nachtrust eindigt dat soort feesten in India altijd ergens tussen 22:00 en 23:00 uur.

Die avond nemen we tijdens een gezamenlijk diner afscheid van Harish Kumar Vairagi die ons tijdens onze reis door India heeft begeleid. Clemens Boomers houdt een gloedvolle toespraak waarin Harish - vroeger werkzaam als gids voor toeristen maar thans wagenomloopplanner bij

Indian Railways - lof wordt toegezwaard voor alle hand- en spandiensten die hij voor ons heeft verricht. Vooral zijn immer opgeruimd humeur wordt geprezen. Ronald Bokhove herrinnert aan een SNE-reis door India in 1996 waarbij Harish ook al een rol vervulde. Dat was tevens het jaar waarin Indian Railways nog stoomlocs in de normale dienst inzette. Harish krijgt diverse geschenken waaronder een fotoboek over de NS sinds 1970 met Nederlandse bijschriften, bedankt voor de goede woorden en geschenken, en gaat dan fluks naar het station want nog dezelfde avond keert hij per trein terug naar Mumbai. In zijn functie is hem toegestaan te reizen in de *sleeper class* zonder airconditioning en met 72 ligplaatsen per rijtuig (en wij maar klagen over het gebrek aan privacy en comfort in de *3-tier AC class*...).

De volgende dag zullen we naar Bangladesh vertrekken. De SNE reisleiding bereidt ons voor op een mogelijk in het verschiet liggende teleurstelling: in verband met een islamitisch feest heeft *Bangladesh Railways* plotseling besloten haar personeel vrijaf te geven op de dag dat wij per *Maitree Express* van Dhaka naar Kolkata zullen reizen. Het is niet zeker of deze tweemaal per week rijdende trein, die in samenwerking met *Indian Railways* wordt gereden, wel zal rijden. Mocht deze trein niet rijden dan zal geprobeerd worden zover als mogelijk per binnenlandse trein naar de grens te reizen en vandaar verder te gaan per bus. Maar misschien rijdt de *Maitree Express* toch, want Indian Railways is van mening dat deze trein niet zomaar opgeheven kan worden. Met deze mededeling eindigt het programma van deze dag

(Wordt vervolgd in deelverslag 5)