

## **Verslag Verre Reis India-Bangladesh**

Deelverslag 5: 23 t/m 28 november 2009

*Gert-Jan Hondelink*

*(Voortzetting van deelverslag 4)*

Na het ontbijt vertrekken we per bus naar Changrabanda aan de grens met Bangladesh. De chauffeur en diens bijrijder zijn kennelijk voor het eerst in het grensgebied want we rijden een paar maal verkeerd en de bijrijder gaat dan de weg vragen. De weg loopt parallel aan een meterspoorlijn die niet meer in gebruik is. Vóór de grens is het spoor opgebroken, en de bus rijdt ons over het tracé van de spoorlijn tot vlakbij de Indiase grenskantoren. Hier verlaten we de bus, met onze bagage, en worden we onderworpen aan de procedure die nodig is om India te kunnen verlaten. We vullen formulieren in, waarop stempels worden geplaatst, grensbewakers schrijven gegevens uit onze paspoorten over in een register, onze paspoorten worden afgestempeld, we plaatsen handtekeningen, en een andere grensbewaker controleert of alles goed is ingevuld en de juiste stempels en handtekeningen zijn geplaatst. De meeste tijd brengen we door met wachten. Het hele proces neemt zo'n twee uur in beslag. Terwijl wij bij de grens staan, komt een bus met Bangladesi aanrijden. Deze worden uitgezet omdat zij India illegaal zijn binnengekomen. Bij de grens krijgen ze de gelegenheid om het toilet te gebruiken waar ze één voor één geboeid en onder bewaking naar toe gebracht worden. Van de grensbewaking vernemen we dat deze "illegalen" in India eerst een jaar in de gevangenis moeten zitten voordat ze uitgezet worden.

Als we eindelijk toestemming hebben om India te verlaten, lopen we met onze bagage door het niemandsland naar het Bangladeshse grenskantoor. Hier ondergaan we een soortgelijke procedure als aan de Indiase kant van de grens, maar het gaat toch wat efficiënter. De grensbewaker heeft zelfs een laptop. Desondanks worden gegevens uit onze paspoorten met de hand overgeschreven in een register. Ieder moet ook zijn beroep opgeven - dat schijnt een belangrijk gegeven te zijn. Na slechts anderhalf uur is alles klaar en klimmen we in een Bangladeshse bus die ons naar Lamanir Hat brengt. Ons valt op dat de wegen in Bangladesh veel beter onderhouden zijn dan in India, en ook dat er vrijwel nergens afval ligt. Ook valt op dat er vrijwel geen auto's zijn, maar dat iedereen fietst; het belgerinkel is niet van de lucht. We rijden parallel aan dezelfde smalspoorlijn die we in India ook al zagen, maar in Bangladesh is deze lijn nog in gebruik. Als we een trein tegenkomen wordt vrijwel onmiddellijk besloten de bus te laten keren zodat deze de trein kan inhalen en we de trein kunnen filmen en fotograferen. Na een aantal kilometers lukt dat. De bus stapt uit en vrijwel iedereen rent over een smal weggetje tussen de rijstakkers naar de spoorlijn. De lokale bevolking kijkt stomverbaasd toe. Als de trein gepasseerd is blijkt dat er bij de bus een enorme oploop van vooral kinderen is ontstaan. Die willen allemaal op de foto. Om 19:45 komen we aan in ons guesthouse te Lamanir Hat. Het guesthouse ligt vlakbij het station, tussen twee spoorlijnen. 's-Avonds gebruiken we gezamenlijk de maaltijd in het naast het guesthouse gelegen restaurant dat voor ons ontruimd wordt. Tientallen mannen verdringen zich voor de deur en de ramen om een glimp van ons op te vangen. De restauranteigenaar, die op een verhoging zit om alles te overzien, laat daarom de luiken sluiten, maar sommige nieuwsgierigen zijn brutaal genoeg om deze toch weer open te doen. Na de maaltijd (rijst, vis, kip, groenten) wordt ons lokaal eten aangeboden, een soort van meelballetjes in een melkachtig sausje. Het smaakt naar boekweit. Overal in het dorp trekken we veel bekijks. De mensen zijn heel vriendelijk en erg nieuwsgierig. Er hangt een gemoedelijke sfeer, waaraan de talloze riksha's met hun olielampjes zeker bijdragen.

Terwijl wij de volgende dag in hetzelfde restaurant ontbijten, plaatst Bangladesh Railways het extra rijtuig waarmee wij naar Parbatipur zullen reizen op een van de spoorlijnen bij ons hotel zodat we de bagage al in het rijtuig kunnen zetten. We lopen naar het station, gewoon over het emplacement waarbij je moet uitkijken niet over trekdraden of trekstangen (van wissels) te struikelen. Daarbij komen we langs seinhuis L waarin een handelinrichting met tientallen handels staat. Daarvan worden er slechts acht gebruikt (zes voor wissels; twee voor seinen; koppeling tussen seinen en wissels ontbreekt; grendels zijn er ook niet). Nadat de trein naar Parbatipur is binnengekomen wordt ons rijtuig achteraan bijgeplaatst. De koppeling doet denken aan de oude Fleischman koppeling, en wordt met behulp van ijzerdraad gezekerd. De vacuumslangen worden met een touwtje en een leren riempje met elkaar verbonden. Desondanks (of misschien wel juist daardoor) rijden we zonder problemen naar Parbatipur. Onderweg mogen steeds vier van ons een stukje tussen twee stations op de locomotief meerijden. De locomotief is ingericht voor rechtse bediening, maar de seinen staan links. De machinist zit derhalve links en gebruikt het bedieningspaneel schuin rechts achter zich. De assistent van de machinist zit rechts en bedient de typhoon. De loc heeft een dodeman, maar deze is buiten gebruik. De snelheidsmeter is defect, evenals sommige andere meters. De trein wordt geremd met de vacuumrem, en daarnaast heeft de locomotief een directwerkende niet-automatische luchtdrukrem (*Henryrem*). Bij nadering van een station remt de machinist eerst met de treinrem, tot een snelheid van naar schatting 40 km/h. Daarna remt hij alleen nog met de Henryrem hetgeen het uitveren van de trein verklaart wat in ons rijtuig - het laatste van de trein - goed te merken is. Onderweg stapt een jongetje van een jaar of tien de trein in om te bedelen. Hij vraagt steeds om “money” (waarschijnlijk het enige Engels dat hij kent) en steekt hele verhalen af in het Bengali. We horen later dat zijn moeder is overleden, zijn vader hem mishandelt, en zijn tweede moeder hem verstoten heeft. Na aankomst te Parbatipur stappen we in enkele minibuses die ons in een rit van circa twintig minuten naar een restaurant brengen voor de lunch. We beschrijven een grote boog door de buitenwijken van Parbatipur en kruisen vier spoorlijnen. Tot onze verbazing blijkt het restaurant zich aan de andere zijde van het station te bevinden. We hadden er dus ook via de voetbrug of door de sporen over te steken heen kunnen lopen. Blijkbaar denken ze hier dat westerse toeristen niet te voet ergens heen willen gaan. Na de lunch bezoeken we het depôt met breedspoor- en smalspoorlocs. Er staat ook nog een stationnaire stoomketel waaraan duidelijk is te zien dat het vroeger een locomotiefketel was. De dames onder ons gaan niet mee; zij gaan liever winkelen. Omdat in Parbatipur geen geschikt hotel is, gaan we aan het eind van de dag met de busjes naar ons hotel te Rangpur. Onderweg bezoeken we de idyllische campus van het *Carmichael College and University*, dat gesticht is door Carmichael, een Britse gouverneur van Bengalen.

Op woensdag 25 november moeten we alweer vroeg opstaan om op tijd terug te zijn in Parbatipur, want onze trein, de *Rupsha Express* naar Khulna, vertrekt om 08:10. Natuurlijk zijn we veel te vroeg op het station zodat we ruimschoots de tijd hebben het station en het emplacement en alles wat daar te zien is tot in detail te verkennen. Zo kunnen we onder andere de NX post van het station bekijken. Daar doen ze hier helemaal niet moeilijk over; je loopt er gewoon naar binnen, als je maar niet allemaal tegelijk gaat. Onze laatste treinreis in Bangladesh voert ons vandaag over breedspoor. Het jongetje dat gisteren met de trein naar Parbatipur is meegelift om te bedelen staat ook weer op het station. Hij heeft nu een andere trui aan en wordt vergezeld door een wat oudere jongen. Er staat ook nog een man bij die wat tegen hen zegt. Het doet een beetje denken aan *Oliver Twist*. Beide jongens reizen drie stations met onze trein mee, het jongste zwaait ons uit als wij weer verder gaan. Op de meeste stations staat op een platform een soort Alkmaarse handelinrichting, met dien verstande dat de beveiliging hier over het algemeen van Engelse snit is. Voor vertrek van een trein wordt een

“bel” geluid. Die bel is een stukje spoorstaaf dat aan een ketting hangt en waarop met een ijzeren voorwerp wordt geslagen. Bij nadering van een station worden soms pakketten uit de trein gegooid die door ter plekke klaarstaande personen worden opgepikt. Op een groot rangeerstation dat we onderweg passeren staan lange rijen onberemde goederenwagens met glijlagers. De *brakevan* (Dg) aan het eind van elke goederentrein is hier bepaald geen overbodige luxe. Veel goederenwagens hebben slechts aan één zijde een schroefkoppeling; aan de andere zijde is alleen een haak. Dat vereist natuurlijk wel dat alle wagens in de goede richting staan. De spoorlijn voert op een kort traject vlak langs de grens met India die hier met een muur is afgeschermd. Als we in Khulna arriveren is het juist donker. De bagage wordt in busjes geladen en wij gaan per riksha naar het hotel. De riksharijders maken er een wedstrijdje van en we doorstaan enkele angstige momenten als een botsing maar ternauwernood voorkomen wordt. Na deze enerverende rit gaan we snel naar onze kamers om het stof van de treinreis van ons af te spoelen zodat we opgefrist aan het diner verschijnen. Daar wordt ons meegedeeld dat de *Maitree Express* waarmee we van Dhaka naar Kalkota zouden reizen inderdaad niet zal rijden. In verband met het offerfeest zal het spoorwegbedrijf zelfs geheel stilliggen.

De volgende dag wordt bij het ontbijt de jarige van die dag toegezongen. Daarna keren we per bus terug naar het station van Khulna waar we een uurtje worden losgelaten, onder andere om het seinhuis met mechanische handelinrichting te bekijken. Deze omvat 24 handels, die echter lang niet allemaal meer gebruikt worden. Aan de achterzijde van de handelinrichting is een soort vertikaal geplaatste linealenkast met zes linealen voor de koppeling tussen seinen en wissels, maar ook deze is buiten gebruik. Slechts één lineaal wordt nog gebruikt, om de gehele handelinrichting op slot te leggen. Vervolgens gaan we per bus naar de boot; het geplande bezoek aan de restanten van een vroegere smalspoorlijn wordt overgeslagen omdat er volgens de gids niets meer te zien is dan een vervallen stationsgebouwtje. Na ongeveer anderhalf uur zijn we bij de rivier waar we onze boot, de *Khiaper*, midden in het water zien liggen. Met twee kleine bootjes worden we er naar toe gebracht. De proviand voor de komende dagen is al aan boord. Deze bestaat onder andere uit twee geitjes en dertig kippen waarvan de meeste het einde van de reis niet zullen meemaken. We zullen nu in twee etmalen door het *Sundarban National Park* naar Dhaka varen. Alle maaltijden gebruiken we op de boot, en we overnachten er ook. Vanwege de jarige heeft onze gids voor taart gezorgd, waarmee we allemaal zeer verguld zijn. Na een paar uur varen stappen we over in een klein bootje dat de *Khiaper* met zich mee sleept, om bij een kleine nederzetting (één huis) aan wal te gaan. We lopen een stukje door het mangrovebos en zien tijgersporen en keutels van een tijger - althans dat zegt onze gids, die *Tiger Uncle* genoemd wordt. 's-Avonds bereidt de bemanning onze maaltijd op een barbecue op het achterdek terwijl wij kijken naar een DVD met een BBC programma over de Bengaalse tijger. Van *Tiger Uncle* horen we dat in dit gebied elk jaar ongeveer honderd mensen door een tijger gedood worden.

's-Nachts wordt niet gevaren. De boot gaat voor anker vlakbij een eveneens voor anker liggend schip van de kustwacht. Dat geeft een veilig gevoel. Als de scheepsmotor gestopt is wordt met een generator stroom opgewekt voor de verlichting. Maar om middernacht gaat de generator ook uit en bestaat de verlichting uit nog slechts drie olielampjes die op strategische plekken op de boot (bij de WC's) zijn geplaatst. Bij het krieken van de dag wordt de reis weer voortgezet. Om te kunnen profiteren van het opkomend tij wordt het geplande bezoek aan een dorpje verschoven naar de middag. Ongemerkt verlaten we de Sundarban. Na de lunch merken we dat er een geitje minder aan boord is.... 's-Middags bezoeken we een tamelijk groot dorp aan de oever van de rivier. Net als een Nederlands rivierdorp wordt het beschermd door een dijk langs de rivier. Het ziet er keurig opgeruimd uit. De dorpingen zijn zeer

gastvrij; sommigen van ons worden zelfs uitgenodigd om een woning te bekijken. Talloze kinderen lopen met ons mee tijdens onze rondgang door het dorp. Het telt zo'n drieduizend inwoners. Er zijn twee "basisscholen" en een school voor voortgezet onderwijs. Aan de huizen kun je zien dat hier enige welvaart heerst. De visvangst is een belangrijke bron van inkomsten. Als we wegvaren worden we door ongeveer alle dorpskinderen en vele volwassen uitgezwaaid. Het wordt geleidelijk drukker op de rivier. Een zandschip aan de oever wordt gelost door mannen met manden. We komen nu in een gebied met vele rivierarmen, en op een gegeven moment vaart de bemanning de verkeerde rivierarm op. We keren om terug te varen naar het punt waar we verkeerd zijn gegaan, maar zitten plotseling vast op een zandbank. Het begint al te schemeren. Het anker gaat uit en nu moeten we enige tijd wachten tot het tij meehelpt om van de zandbank los te komen. Dat lukt en dan gaan we weer langzaam verder. Het ophalen van het anker geschiedt geheel met mankracht: vier man stellen zich rond de kaapstander op en onder het slaken van kreten (om er voor te zorgen dat ieder op het juiste moment een krachtsinspanning levert) wordt het anker telkens een stukje hoger getild. Met de schijnwerper wordt de oever afgetast; de bemanning heeft eigenlijk geen idee meer van onze positie. Nadat we nog een paar keer hebben vastgezet, gaan een paar bemanningsleden met het meegesleepte bootje naar de wal om te vragen waar we zijn. Daarna varen we weer verder, nu hopelijk in de goede richting. Omdat we zoveel tijd verloren hebben, besluit de kapitein nog zo lang mogelijk door te varen. Wij gaan maar naar bed, en merken dat we weer op een zandbank lopen als de boot ploseling met een ruk stilligt - alsof er aan de noodrem is getrokken. Voor een enkele deelnemer is dit alles zo enerverend dat hij de hele nacht geen oog dicht doet.

Als we de volgende ochtend wakker worden zijn we al weer op weg. Aan beide zijden van de rivier staan ontelbare steenfabrieken. Om 13:30 komen we aan te Dhaka. We nemen afscheid van de bemanning die bijna voltallig staat aangetroffen. De SNE reisleiding overhandigt de kapitein een fooi om onder de bemanning te verdelen, en de kapitein geeft de gehele fooi door aan de kok (dat is op elk schip de belangrijkste en vaak ook rijkste persoon - niet alleen in Bangladesh). In de straten van Dhaka is het offerfeest in volle gang, hetgeen onze Limburgse deelnemers er toe brengt om hetgeen ze op straat zien steeds tijdens een maaltijd ter sprake te brengen. Men wordt dan ook onmiddellijk door de andere deelnemers de mond gesnoerd. In Dhaka maken we 's-middags een rondrit per bus. Uiteraard bezoeken we het vrijwel uitgestorven station, en kijken we rond bij het parlamentsgebouw, de universiteit, een Mogulmoskee uit 1086, het nationaal monument en het taalstrijd-monument. (In 1952 - Bangladesh heette toen nog Oost Pakistan - wilde Pakistan dat ook in Oost Pakistan het Urdu de officiële taal zou zijn; daar waren de bewoners van Oost Pakistan, die Bengali spraken, het volstrekt mee oneens). In het straatbeeld valt op dat vrouwen en meisjes op hun paasbest gekleed zijn, vanwege het offerfeest. Ook valt op dat, hoewel Bangladesh een moslimland is, je vrijwel geen hoofddoekjes ziet - laat staan gezichtsbedekkende kleding. Bij het *Ministry of Communication* mogen we het terrein op om de daar opgestelde meterspoor stoomloc (type 1'D1'h2; Walschaert stoomverdeling) te bekijken. De dag wordt afgesloten met een gezamenlijk diner.

(Wordt vervolgd in deelverslag 6)