

Verslag Verre Reis India-Bangladesh

Deelverslag 6: 29 november t/m 2 december 2009

Gert-Jan Hondelink

(Voortzetting van deelverslag 5)

Op 29 november beginnen we onze terugreis met wat in Duitsland “Schienenersatzverkehr” wordt genoemd. De bus zal om 7:15 vertrekken dus staan we vandaag weer vroeg op, zoals deze reis gebruikelijk is. Met de SNE kun je er zeker van zijn dat je je dagen niet verlummelt met uitslapen! Om 8:00 uur vertrekt de bus en rijden we door vrijwel verlaten straten Dhaka uit. Om 10:15 komen we aan bij de pont. Daar moeten we een uurtje wachten voor de bus de pont op kan. Het is hier een drukte van belang. Er zijn vier aanlegsteigers waar ponten af en aan varen van en naar verschillende richtingen. In stalletjes langs de weg wordt eten en drinken en allerlei andere zaken te koop aangeboden. Als we eenmaal op de pont zijn, verlaten we de bus. Vrijwel iedereen gaat naar het bovendek. Westerse toeristen zijn hier een bezienswaardigheid en verscheidene passagiers knopen een praatje met ons aan of doen pogingen daartoe. Sommigen spreken vloeiend Engels; ze willen alles van ons weten maar vertellen ook over zichzelf. Op de rivier, de Pachooria, is het erg druk met schepen, bootjes en veerponten. Als we na drie kwartier aan de overzijde zijn, moeten we wachten tot de aanlegsteiger waar we moeten aanmeren vrij is (“perronspoor is bezet”). Na nog een kwartier is het zover. Omdat de bus bij het afrijden van de pont meteen een haakse bocht moet nemen, vergt het heel wat gemanoevreer voor we veilig en wel op de wal zijn. We stoppen onderweg bij een wegrestaurant voor lunch en plaspauze, en dan gaan we weer verder richting Indiase grens. Een enkele deelnemer kan het niet zolang uithouden en noopt de chauffeur tot stoppen voor een extra plasstop langs de weg. Een daartoe geëigende plek is er eigenlijk niet maar als de nood hoog is, let je daar wat minder op. Een paar kilometer voor de grens eindigt de busreis. Onze koffers worden gelabeld en worden per riksha naar de grens gebracht, en wij gaan met minibusjes daar heen. En dan begint het grote wachten en het proces van formulieren invullen, paspoorten stempelen en registers bijschrijven zoals we dat bij onze vorige grenspassage ook hebben meegemaakt. Omdat deze grensovergang belangrijker is dan de vorige gaat het hier gelukkig heel wat efficiënter: na 35 minuten zijn we Bangladesh uit en nog geen uur later India in en vertrekken we met een Indiase bus om de 84 kilometer naar Kolkata af te leggen. Dat duurt vanwege de abnormale toestand van de weg en de drukte in de dorpjes onderweg vier uur. En dan boffen we nog dat het in Kalkota vanwege stakingen minder druk is dan gebruikelijk. We overnachten in het Floatel, een tot hotel omgebouwd schip, waar de airco zo’n koude lucht de kamers in blaast dat je een trui aan moet om warm te blijven. De airco kun je namelijk niet bedienen of uitschakelen.

De volgende ochtend staat geheel in het teken van de tram van Kolkata, de enige Indiase stad waar nog een tram rijdt. Op de bovenleiding staat de ongebruikelijke spanning van 550V. We gaan per bus naar een punt aan het tramnet vanwaar we per extra tram een rit over dat net zullen maken. Onderweg passeren we het *Railway Claims Tribunal* waar reizigers die zich door Indian Railways benadeeld voelen, bijvoorbeeld als gevolg van een ongeval, verhaal kunnen halen. De meesten ontgaat dat echter omdat er inmiddels een tram in zicht is. Vanwege demonstraties waardoor onze tram vertraging heeft, moeten we een half uurtje wachten. Op dit punt komen enkele lijnen samen en wordt personeel afgelost. Op een zijspoor staat een werkwagen, de RS-3 (*rail sweeper* ?), die volgens een van onze tram experts uit circa 1920 stamt. De doorgeroeste bak van een tramrijtuig doet dienst als personeelsverblijf. Plots komt een kudde schapen langs met herders. Dat is toch wel bijzonder zo midden in de

stad en er wordt druk gefotografeerd. Vanwege het onverwachte moment loopt er natuurlijk weer iemand door het beeld hetgeen dit keer niet leidt tot geroep; een kudde schapen is dan ook geen trein of tram. Dan vertonen de tramliefhebbers tekenen van grote opwinding, en ja hoor, daar komt onze tram. We stappen snel in want we moeten tussen de reguliere trams door rijden. De tram bestaat uit een motorrijtuig met trolleytang en een bijwagen. De tram wordt geremd met een luchtdrukrem; er zijn geen railremmen. Blijkens een getal op het frame is het bouwjaar 1982, maar de tram ziet er tientallen jaren ouder uit. Het achterste deel van het motorrijtuig is "For Ladies", zoals een opschrift aangeeft. Er zijn nog veel meer opschriften: "To stop the tram kindly ring bell once only", "Passengers are requested not to give the starting signal", "Please move inside the car", "Stick no bills", "Kindly tender the exact fare. Ten and five rupee notes cannot be changed by the conductor". Bij een sporendriehoek gaan we een spoor op dat normaal niet bereden wordt. Met een wisselijzer wordt de groef schoongemaakt voor het wissel omgelegd kan worden. De trolleytang wordt met de hand omgezwaaid zodat het trolleywiel tegen de juiste rijdraad drukt. Na tweehonderd meter staan we vijftien minuten stil om de vele koloniale gebouwen in de buurt te kunnen fotograferen. Onze begeleider drukt ons op het hart niet het regeringsgebouw te fotograferen want dat is verboden. Na dit oponthoud - er staan inmiddels vier diensttrams achter ons - vervolgen we onze rondrit naar een sporendriehoek met opstelbaarheid in de buurt van Howrah Bridge, een *cantilever* brug, over Hoogly River, een zijrivier van de Ganges. Om de diensttrams niet in de weg te zitten wordt onze tram op het doodlopende opstelspoor geplaatst. De diensttrams gebruiken dat opstelspoor om te keren. Wij bezoeken de bloemenmarkt en kruisen daarbij via een voetbrug de evenwijdig aan de rivier lopende spoorlijn. Als we bij terugkomst de weg moeten oversteken om weer bij onze tram te komen, laat de politie het wegverkeer voor ons stoppen. We hebben kennelijk een streepje voor. We vervolgen onze rit, passeren *Sealdak Station* waar we gisteren aangekomen zouden zijn als de Maitree Express gereden zou hebben, komen langs de zeer grote *Krishna Temple* en rijden tenslotte het terrein van de remise op. Hier fotograferen we diverse tramrijtuigen, die er over het algemeen uitzien of hun volgende bestemming de sloper is. Er is zeer veel personeel met een onduidelijke functie aanwezig; het merendeel voert niets uit.

Na ons tram intermezzo gaan we per bus naar een restaurant voor de lunch. In het restaurant doet het opschrift "Draught Beer" onze harten sneller kloppen, maar helaas is de biertap leeg. Gelukkig zijn er wel flessen bier. Vervolgens vertrekken we met de bus naar het spoorwegmuseum vlakbij Howrah Station. Omdat Howrah Bridge vanwege een demonstratie is geblokkeerd, rijden we om via een andere brug over de Hoogly. Onderweg houdt de politie onze bus aan vanwege een of andere overtreding. Onze gids legt uit dat met het naderende einde van de maand elke verkeersagent druk doende is zijn quotum aan bekeuringen te halen want anders wordt hij ontslagen. In het spoorwegmuseum te Kolkata heerst een geheel andere sfeer als in het spoorwegmuseum te New Delhi. Hier zijn niet allerlei attracties en mag het materieel niet beklommen worden. Het opgestelde materieel ziet er dan ook piekfijn uit, zowel van buiten als van binnen. Een opvallende locomotief is de 2'Ch2 loc met het nummer HPS 3-L van East Pakistan Railways. Deze is tijdens een oorlog tussen Pakistan en India in 1972 in India achtergebleven en heeft jarenlang te Bandel Yard station gestaan totdat hij naar het museum is overgebracht. Verder valt de op de NS serie 1200 gelijkende NCM-3 20103 op. Dat is de eerste in India gebouwde E-loc (1962, *Chittaramjan Locomotive Works*).

Dan is het tijd om ons naar het station te begeven. Onze bus staat daar al met onze bagage te wachten. Het kopstation Howrah Station ziet er zeer schoon uit, en met zijn oprit voor taxi's evenwijdig aan de perrons doet het denken aan het Londense Victoria Station. In 2006 is de klassieke beveiliging van dit station in slechts 22 uur vervangen door een NX beveiliging met

ruim 1100 verschillende rijweginstellingen. Daarmee heeft het een plaats verworven in het Guinness Book of Records, zoals een opschrift trots vermeld. Van hier reizen we met de snelle en luxe *Howrah New Delhi Rajani Express* in 17 uur (volgens dienstregeling) naar New Delhi, een afstand van 1445 km. De luxe van deze trein bestaat vooral uit het ontbreken van reizigers zonder reservering en van allerlei lieden die je proberen van alles en nog wat te verkopen. Om dat af te dwingen reizen heel wat bewapende bewakers met de trein mee. Voorts is de accommodatie tenminste op het niveau *AC 2-Tier*. Een minpuntje - zeker voor een spoorwegliefhebber - is de aan de buitenzijde van de rijtuigen aangebrachte warmtewerende folie waardoor het uitzicht belemmerd wordt. In sommige rijtuigen is een beeldschermje boven de tussendeur naar het balkon waarop informatie wordt gegeven over stations die we aandoen of voorbijrijden. Ook de treinsnelheid wordt weergegeven; deze bedraagt maximaal 130 km/h wat voor Indiase begrippen behoorlijk snel is. Onze trein is keurig op tijd vertrokken maar krijgt al gauw enige vertraging vanwege andere treinen die ons op het druk bereden spoorwegnet in de weg zitten. Bij aankomst de volgende dag in New Delhi bedraagt de vertraging twee uur.

Na aankomst te New Delhi gaan we te voet naar het hotel waar we nu al twee keer eerder zijn geweest. De bagage wordt per taxi vervoerd. In het hotel kunnen we tot tenminste 16:00 uur onze kamer gebruiken zodat we ruim de tijd hebben ons op te frissen voor het afscheidsdiner en de vliegreis naar Schiphol. 's- Avonds bezoeken we eerst een klank- en lichtspel in het Rode Fort waarin in ongeveer een uur circa vijf eeuwen Indiase geschiedenis in sneltreinvaart de revue passeren. Daarna gaan we naar het restaurant voor ons afscheidsdiner. Traditiegetrouw zal de oudste deelnemer daar een toespraakje houden, maar omdat hij al op zoveel reizen de oudste deelnemer is geweest, worden de honneurs ditmaal waargenomen door een jongere deelnemer. Uiteraard wordt onze reisleiders lof toegezwaaid voor de organisatie van deze reis en hun vele ad-hoc improvisaties om de reis tot een goed eind te brengen. Onze Indiase gidsen krijgen een aandenken, en zij geven elk van ons van bamboe gemaakte voorwerpen ter herinnering aan ons bezoek aan India. Dan is het al snel tijd om naar de luchthaven te gaan. Daar begint onmiddellijk na aankomst het bureaucratische circus van controles, controle van controles, formulieren invullen, paspoorten stempelen, controle van formulieren, van paspoorten en visa, en de controles van deze controles en tenslotte de nacontroles. En als je dan eindelijk bij de gate staat wordt er nogmaals van alles gecontroleerd. Maar dan stappen we in het KLM vliegtuig en ziet alles er ineens heel erg Nederlands uit. Tijdens de vlucht (vertrek 01:40, aankomst 05:20 - 35 minuten te vroeg) proberen we wat te slapen, maar veel meer dan wat dommelen is eigenlijk niet mogelijk. Na paspoortcontrole en het ophalen van onze bagage nemen we afscheid van elkaar. Ondanks alle vermoeienissen was het een fantastische reis waarvan we nog lang zullen nagenieten!

(Wordt vervolgd met deelverslag 7 over bovenbouw en beveiliging)