

Indien 1968

Edward Talbot

Im Februar 1968 bot das Railway Magazine eine Tour durch Indien an, und ein alter Freund und ich beschlossen, mit zu fahren. Wir waren auf den Eisenbahnen Westeuropas, besonders in Frankreich, Deutschland und Spanien, und auch in Jugoslawien weit gereist. Aber abgesehen von einem Besuch, den ich in Moskau gemacht hatte, war dies unsere erste Reise über Europa hinaus. Warum das Railway Magazine beschlossen hatte, solch eine Tour anzubieten, weiß ich nicht - das hatte es zuvor nicht getan und seitdem nicht wieder - aber wahrscheinlich war es die Idee eines der stellvertretenden Redakteure, Ian Yearsley, der für einige Jahre auf dem Subkontinent lebte und ein großes Interesse an der Region hatte. Er war der Reiseleiter und hat den Job sehr gut gemacht.

Fünfzig Jahre sind eine lange Zeit, aber zum Glück habe ich meine Fotos von der Reise und die ausführlichen Notizen meines Freundes, die mir dabei helfen, Details wieder in Erinnerung zu rufen. Einige Dinge, in den Notizen beschrieben, sind völlig vergessen, während andere noch frisch in Erinnerung sind. Beispiele für die ersten sind die langen Flüge in beide Richtungen. Von London aus nahmen wir eine Boeing 707 der British Overseas Airways Corporation, die in Zürich, Rom und Karatschi Station machte, bevor sie Kalkutta erreichte. Auf der Rückreise von Bombay stoppten wir in Beirut, Genf und Paris, bevor wir wieder London erreichten. Diese Flüge müssen so lange gedauert haben, dass sie mir heute als horrenden Erfahrungen erscheinen, um jeden Preis zu vermeiden. Aber ich habe überhaupt keine Erinnerung an sie, also können sie nicht so entsetzlich gewesen sein, denn andernfalls würde ich mich jetzt an sie erinnern. Ein Freund hat jedoch darauf hingewiesen, dass Flugreisen in jenen Tagen nicht die Qual waren, die sie heute geworden sind. Vielleicht ist das die Erklärung.

Unsere Route war die folgende:

10. Februar: Abflug London
11. Februar: Beobachtungen an der Howrah-Station
12. Februar: Howrah Amta Light Railway; Kalkutta Eastern Railway Depot
13. Februar: Freier Tag in Kalkutta.
14. Februar: Flug von Kalkutta-Bagdogra mit Air India 'Viscount' *Mysore*. Sukna - Darjeeling mit der DHLR.
15. Februar: Darjeeling - Sukna mit der DHLR; mit Air India 'Viscount' *Punjab* nach Kalkutta; um 19.55 Uhr mit dem "Amritsar Mail" von Howrah nach Moghul Sarai.
16. Februar: Depot Moghul Sarai; Varanasi-Depot
17. Februar: mit dem "Kalka Mail", E-Lok 20200 über Allahabad, Kanpur usw. nach Tundla Jct. Ab dort mit CWD 12534 nach Agra Cant.
18. Februar: Gwalior Light Railway, Dholpur.
19. Februar: Agra. Besuch des Taj Mahal. Agra Cant Depot. "Taj Express" nach Delhi.
20. Februar: Delhi Depot; Shahdara-Saharanpur-Kleinbahn
21. Februar: 2572 YP Meterspur nach Bandikui Jct; 2573 YP Meteranzeige nach Jaipur.
22. Februar: Jaipur Depot und Ausbesserungswerk
23. Februar: Air India 'Viscount' *Gujrat* nach Bombay, Bombay Hafen
24. Februar: Bombay Parel Werke;
25. Februar: Ab Bombay Victoria Terminus mit dem Zug nach Neral. Neral-Matheran-Bahn

26. Februar: Bombay-London mit der Air India Boeing 707 *Everest*.

Welche Erfahrungen bleiben also noch frisch in der Erinnerung? In der Tat mehrere, aber eines kommt mir besonders in den Sinn. In der Gruppe war ein bekannter amerikanischer Enthusiast, Rogers E. M. Whitaker, ein Journalist des *New Yorker*. Er schrieb später ein Buch *All Aboard with E. M. Frimbo, World's Greatest Railroad Buff*. Das ist ein unterhaltsamer Bericht seiner vielen Reisen mit dem Zug sowohl in den USA als auch in anderen Ländern. Auf der Darjeeling-Linie war ich zufällig im selben Waggon wie er. Ungefähr eine Stunde nach der Abfahrt aus Sukna war der winzige 0-4-0-Satteltank, der unseren Zug mit vier Waggonen zog, gut in Schwung und stapfte wacker die ‚Hügel‘ hinauf. Ich hatte noch nie gehört, dass eine Maschine so lange so hart arbeitet, und es ist ziemlich wahrscheinlich, dass Rogers Whitaker noch nie etwas Ähnliches gehört hatte. Er stand auf, steckte die Hände in die Hosentaschen (er trug einen nadelstreifengrauen Anzug, keine Krawatte, die ihn wie einen Wall-Street-Finanzier aussehen lassen) und genoss aus dem Fenster die Aussicht auf die tiefer liegenden Dörfern, Teeplantagen, die Hügel und ferne Berge - und sagte: "Hey, was für eine Reise! Meine Güte, was für eine Reise ! Was für eine Reise! "

Ich bin mir jetzt nicht sicher, wie oft er das tatsächlich gesagt hat, vielleicht ein halbes Dutzend, vielleicht mehr. Aber der Punkt ist, dass er zu keinem seiner Begleiter im Waggon gesprochen hat. Er war so berührt von der ganzen Erfahrung, dass er sich gezwungen sah, seine Gedanken laut auszusprechen. Zu dieser Zeit wurde die Darjeeling-Bahn natürlich noch immer als richtige Eisenbahn betrieben. Es gab einen vollen Fahrplan mit Güter- und Personenzügen. Und obwohl alles eingleisig war, wurden die Kehrschleifen-Durchfahrten und Rangiermanöver sehr geschickt und mit minimaler Verzögerung durchgeführt. In der Tat war die ganze Bahn eine wirklich durchdachte Operation. Als ich einige Jahre später zurückkehrte, gab es überhaupt keinen Güterverkehr mehr. Diesel-Lastwagen bliesen statt dessen riesige Mengen schwarzen Russ aus, wenn sie den Hügel hinaufkletterten.

Andere Ereignisse der Reise, die noch im Gedächtnis bleiben, sind die Howrah-Amta-Kleinbahn; all die attraktiven Lokomotiven - die modernen WP- und WG-Klassen auf der Breitspur, die YP und YG auf der Meterspur, und natürlich die älteren Pacifics und 4-6-0 'Mail Engines'; Reisen in berühmten Zügen wie dem "The Taj Express" oder in Schlafwagen des "Kalka Mail". Und natürlich das ganze faszinierende Ambiente der Indian Railways. All dies machte die Reise 1968 unvergesslich. Wahrlich: „Mann, was für eine Reise!“