

Oczywiście, istniała też inna Shimla, nie mająca tak okazałego charakteru jak Christ Church czy Pałac Wicekróla. Ciężko opisać jej charakter. Na stokach The Ridge i przyległej doń części The Mall wznosiło się rozległe, XIX wieczne śródmieście, pełne kamienic mogących przerazić, ale też zachwycić. Ciężko sobie wyobrazić, będąc w Europie, równie popękane przejawy neostylowej architektury czasów kolonialnych, do tego jakby celowo stroniące od ostatecznej formy, no i ledwo trzymające się stromych niemal jak przepaście stoków.

Do tego schody łączące położone nad sobą ulice, strome jak tatrzańskie szlaki, popękane niekiedy i zdradzające przez to cuchnące wnętrza Shimli spływające gdzieś daleko poza miasto, na samo dno głębokich jak sny wąwozów. Nad tym wszystkim unosiło się niespokojne niebo, niemal jak na obrazach Chagalla wspominającego swój surrealistyczny, ale też i baśniowy Witebsk. Oczywiście w tym niezwykłym chaosie postkolonialnych dzielnic nie mogło zabraknąć sklepów, bazarów, małych świątyń różnych religii. Widziałem młodych podróżujących na skróty, niemal zeskakujących w otwierające się wszędzie przepaście i lądujących na popękanych dachach, oraz trudnych do wydestylowania z nieokiełznanego chaosu form balkonach, werandach, tarasach, czy też rozwalonych i obnażonych piętrach czynszówek. Sądzę, że i Kantor, z jego zatopionym w szarości egzystencji, pełnym starych, śmierzących bram Wielopolem poczułby się tu jak w domu własnej wyobraźni. A jednak, obok tej całej poetyckiej beznadziei toczyły swoje życie małpy, rosły wysokie górskie drzewa i kwitły zapierające dech w piersiach pejzaże dostojnych szczytów. Trzymałem się za głowę, podobnie jak postać na moście z ekspresjonistycznego obrazu Muncha, nie mogąc objąć wyobraźnią tego wszystkiego, co tańczyło tu bezwstydnie przed oczami.

Żeliwne, na pół zżarte przez czas, mosty, wiodące nad surrealistycznie natłoczonymi kamienicami, działały na wyobraźnię z siłą znaną tylko Indiom (choć tym razem bardzo brytyjskim...). Również współczesność dodała Shimli elementów niezwykłości. Zwracały na przykład uwagę płatne windy, umieszczone w dziwnych, termosowatych betonach, pomagające zmęczonym poruszać się „w górę miasta”... Odkryliśmy dwa kina, radośnie zaimprovizowane w całkiem niezwykłej, współczesnej architekturze... Do Shimli przybywali raczej zamożni turyści, nie brakowało zatem sklepów i restauracji luksusowych i wyspecjalizowanych. Nam wpadła w oko sklepokawiarnia z miodem. Czego tam nie było! Obok licznych herbat, ciastek, koktajli i sałatek owocowych z miodem, mieliśmy też indyjskie zapiekanki, sandwicze, oraz przekąski... Miód pochodził z Himalajów, główna siedziba firmy mieściła się chyba w Haridwarze. Nie wytwarzały go typowo indyjski pszczoły, zupełnie inne od naszych, pokraczne, unoszące jakby z trudem zwisające pod nimi, długie kończyny. Do Himalajów Brytyjczycy sprowadzili europejskie pszczoły, które robią chyba lepszy miód. Wspaniałą był ów naturalny słodycz z dodatkiem jednej z najdroższych przypraw świata – szafranu. Robi się go z pręcików krokusów indyjskich i aby pozyskać kilka gramów trzeba obejść naprawdę sporych rozmiarów łąkę. Często w Indiach żałowałem, iż nie jesteśmy bogaci i nie stać nas na restauracje, gdzie pyszne indyjskie dania doprawia się naprawdę drogimi przyprawami – to jest dopiero to...!



Nadszedł czas, żeby wracać. Chcieliśmy uczynić to o własnych siłach, lecz na The Ridge czekał już na nas tragarz, któremu w końcu się nie oparliśmy. Smutno z jednej strony było patrzeć na starszego już mężczyznę niosącego nasze rzeczy, z drugiej jednak strony Kaszmirczycy, uciekający przed ciężką sytuacją panującą w ich stanie, nie mieli wyjścia. Na terenach, których języków nawet nie znali, musieli podejmować się najprostszyc, fizycznych prac, zwłaszcza, gdy byli już wiekowi i przekwalifikowanie się nie wchodziło w grę. Zapłaciliśmy naszemu tragarzowi więcej niż chciał, bowiem zrobiło się nam go żal. Wyglądał na dość kulturalnego, lubującego się w książkach muzułmanina, który gdyby nie pech historii byłby nauczycielem, albo urzędnikiem niższego szczebla. Mieliśmy jeszcze czas na dworcu, jednym z najpiękniejszych na świecie i najwyżej położonych. Maleńkie pociągi stały czekając na swój moment, my zasiedliśmy w końcu

w Ekspresie Shivalik i melancholijnie spoglądaliśmy na okalające nas budynki i pejzaże, ciesząc się chłodnym i świeżym powietrzem. Smutno było opuszczać Shimlę, wielu miejsc w niej jeszcze nie zwiedziliśmy. Do tego Kaja niebawem wracała już do Polski, ja zaś miałem przed sobą jeszcze tylko trochę ponad trzy tygodnie pobytu na Subkontynencie. Na szczęście póki co jechaliśmy do Delhi, które jest na tyle fascynującym miastem, iż powroty do niego nawet z najpiękniejszych miejsc w Indiach nie są przygnębiające.

Podróż w zapadającym zmierzchu była rewelacyjna. Pociąg zjeżdżał w dół bardzo ostrożnie, nie osiągając większej prędkości, niż wtedy, kiedy piął się w górę. Długo, bardzo długo tańczyliśmy w naszych wagonach po stokach gór okalających Shimlę. Wieże masztów telewizyjnych widać było jeszcze gdzieś nad nami przez najbliższe dwie godziny, choć wjeżdżaliśmy z kotliny w kotlinę, a wszystko po to, aby łagodnie tracić wysokość. Podobnie rzecz się miała, choć na mniejszą skalę, z dostojnym gmachem Pałacu Wicekrólewskiego. Bałem się, iż zmierzch zapadnie nagle i gęsta ciemność pozbawi nas piękna widoków, lecz okazało się, iż w górach zmierzch nie jest tak szybki jak w dolinach. Wszędzie było mnóstwo drzew, które wśród długich cieni zachodu wyglądały jeszcze bardziej majestatycznie. Dużo lepiej widziałem też samą infrastrukturę naszej linii, umieszczoną na kamiennych akweduktach, lub wpuszczoną w liczne tunele. Podobało mi się, jak długo, bardzo długo minięty przez nas dworzec jakiejś miejscowości unosił w dal, wciąż widoczny w różnych perspektywach. Czasem wracaliśmy pod niego, tyle tylko, że widzieliśmy go coraz wyżej i wyżej... Wagony tym razem były prawie puste, choć wracaliśmy w niedzielny wieczór. Widać Hindusi przyjeżdżający tu na weekendy wracali do swych domów nieco wcześniej. Nasz konduktor korzystał z niewielkiej ilości klientów i drzemał sobie wygodnie, zdjawszy buty. Zbudził się tylko na czas podawania nam posiłku, wydartego jakby z pełnego cykad, górskiego mroku.

Gdy nasza trasa dobiegała już końca, zauważyłem, iż największe spiralne zjazdy pobudowano na ostatniej ścianie górskiej ostatniej już do doliny, w której znajdowała się Kalka. Niesamowicie było znaleźć się w praktycznie zupełnie bezludnych, leśnych ostępach i patrzeć, jak powolny pociąg wjeżdża sam pod siebie, wpływając w tunele nad którymi jeszcze przed chwilą jechał. Z pewną nostalgią opuściliśmy ten piękny zabytek UNESCO w docelowej Kalce. Okazało się, iż nasz konduktor pochodzi z Maharasztry i też jest muzykiem. Zagadał mnie widząc, iż z bagażami wiozę też rzucający się w oczy, bo długi, flet bansuri. Rozmawiało nam się na tyle miło, iż kolejarz postawił nam herbatę, przez co w miłej atmosferze, na pięknym dworcu w niewielkiej Kalce upływały nam chwile do naszej kolejnej podróży koleją, wiodącą do Delhi.



Oczywiście, zwykły, szerokotorowy pociąg Indyjskich Kolei wydał nam się mało atrakcyjny po Shivaliku. Letnia noc odcisnęła na nim swoje piętno, w wagonach było ciepło i duszno. Liczyłem na to, że z Kalki wyruszymy niemal pustym składem, bowiem po drodze były znacznie ważniejsze miejscowości, okazało się jednakże, iż nasz wagon zapełnił się już tutaj. Tym niemniej udało nam się szybko zasnąć i podróż upłynęła wygodnie i miło. Nad ranem dworzec Stare Delhi wyglądał korzystniej niż w nocy, aczkolwiek nic nie chroniło go przed stałym, nieprzyjemnym odorem. Na Pahar Ganj wzięliśmy

rikszę, płacąc nie na licznik, co skłoniło kierowcę do wybrania krótszej, wcześniej nam nieznannej trasy. O ile wcześniej, ze Starego do Nowego Delhi jechaliśmy w zawrotnym tempie zwielokrotniającymi dystans nowymi obwodnicami, o tyle teraz rykszarz pojechał wzdłuż torów. W ten sposób było naprawdę blisko, ale też i droga pełna była przepastnych dziur i wystających pułapek. Był poniedziałek rano, zatem stopień zaśmiecenia w tym i tak bardzo brudnym regionie Delhi był iście rekordowy. Obok nas walały się porozrzucone pudła, resztki opakowań, odchody i wszystko, co tylko może umilić poniedziałkowy poranek. Ilość zanieczyszczeń rosła przy torach, na próżno oddzielonych murkiem od tego katastroficznego pejzażu. Było jeszcze wcześniej, zatem spore grupy osób wydalały z siebie poranny nadmiar na usypane wzdłuż torów kopce. Zdecydowanie nie była to najpiękniejsza aleja Delhi, na jej usprawiedliwienie można przytoczyć fakt, iż stanowiła ona brzeg rozdarcia uczynionego w Shahjahanbadzie na tory przez Brytyjczyków w połowie XIX wieku. Poniedziałkowy Pahar Ganj powitał nas również niezbyt sterylnym chaosem.

Kaja musiała dokonać ostatnich zakupów indyjskich z myślą o podarkach dla przyjaciół i rodziny. Zostaliśmy też oddelegowani przez naszych znajomych do zakupu pewnych książek i innych drobnych przedmiotów. Pahar Ganj i pobliski Connaught Place doskonale nadawały się do celów zakupowych. Co ciekawe, w porównaniu z naszym dawniejszym pobytem w Delhi Pahar Ganj stał się obecnie bardziej atrakcyjny dla samych Hindusów i mieszkańców Delhi. Przestał być targiem tylko dla przyjezdnych. Atrakcyjne dla autochtonów były też restauracje oferujące dania z całego świata, od kuchni włoskiej, poprzez żydowską i arabską, aż do chińskiej i japońskiej. Pahargandżowe restauracje były przy tym tanie, nie przypominały drogich delhijskich restauracji „tematycznych” rozsianych po całym mieście, z których absolutne rekordy cenowe osiągała zapewne kuchnia francuska w wielkim i drogim hotelu „Le Meridien”. My z ulgą uciekaliśmy przed stanowczo już zbyt ostrym w upalne dni jedzeniem i żywiliśmy się pizzą.

Inną rzeczą do załatwienia była kwestia mojej wizy lub biletu. Na Sri Lance otrzymałem wizę obejmującą trzy dni za mało, bym mógł skorzystać z biletu powrotnego na samolot, który kupiłem już dawniej. Firma zajmująca się wizami w Colombo popełniła błąd, lecz cóż było robić? Nie mogłem przecież zostać na Sri Lance nadplanowych tygodni, aby załatwić trudną kwestię przedatowania wizy. Jako, że teoretycznie nie można było w żaden sposób przedłużyć wizy turystycznej, skontaktowałem się z biurem lotniczym Fru.pl (którego działalność gorąco polecam). Okazało się, iż nie mogę przedatować biletu bez dopłaty wynoszącej więcej niż nowy bilet powrotny rosyjskim Aerofłotem. To ostatnie oznaczało dość długie czekanie w Moskwie, i to na lotnisku, bowiem wiza rosyjska była zbyt kosztowana, aby wykupić ją dla jednodniowego spaceru po stolicy Rosji. Pozostała zatem walka o niemożliwe, czyli o dodanie trzech dni do indyjskiej wizy turystycznej.

Załatwiać to trzeba było w szczególnym miejscu, bowiem nie w biurze wizowym, lecz w ministerstwie spraw wewnętrznych. Jego kompleks mieścił się nieopodal India Gate, mieliśmy zatem okazję rzucić okiem na ten wielki, kolonialny monument, który zazwyczaj mijaliśmy jadąc riksą, lub autobusem, ale nie tak często, bowiem metro było wygodniejsze, a w tej części miasta biegło pod ziemią. Brama Indii – wielkie, niezręczne i masywne nawiązanie do rzymskiego łuku triumfalnego, jedna z ostatnich budowli tego typu... Brama zamykała Aleję Królewską, Rajpath, okalała ją zaś gigantyczne rondo i morze zieleni. Kiedyś wszyscy niemal delhijscy sprzedawcy napojów i lodów grasowali w tym miejscu, zwłaszcza o tej porze roku, kiedy temperatura w cieniu za dnia rzadko spadała poniżej 40 stopni Celsjusza. Obecnie było to zakazane i tylko nieliczni szczęśliwcy mieli koncesję na to, aby przetaczać wypchane lodem i lodami wózki w okolicach India Gate.

W kilku eleganckich budynkach południowego skraju New Delhi, nazywających się jako kompleks od jednego z indyjskich



miast, mieściło się Ministerstwo Spraw Wewnętrznych. Problemy zaczęły się już przy wejściu. Aby wejść do środka, trzeba było wpięrow otrzymać identyfikator z portierni, której osobny budynek stał zaraz za bramą. Do portierni ustawiła się licząca kilkaset osób kolejka, zaś na jej ścianie zewnętrznej wisiał wyświetlacz z numerkami wchodzących. Aby otrzymać numer, też trzeba było postać przez chwilę w innej kolejce. Wnętrze portierni było dobrze klimatyzowane, kłębił się tam zatem gęsty tłum ludzi czekających na swoją kolej. Na zewnątrz portierni było mimo to jeszcze więcej osób.

Nie wyglądało to wszystko najlepiej, a żeby było jeszcze zabawniej, w pewnym momencie wysiadło światło i długo nie wracało, choć przecież byliśmy w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych, w kraju, gdzie nawet małe i niezbyt drogie hotele miewają własne prądnice. Pomimo, iż do załatwienia wejściówki w celu załatwienia innych spraw w ministerstwie potrzebny był podpis elektroniczny, kolejka, choć w bardzo wolnym tempie, posuwała się naprzód. Nie byliśmy z Kają tym wszystkim bardzo przejęci. Dzień był bardzo upalny, zaś w zielonej, głównej części Nowego Delhi było po prostu bardzo przyjemnie. Po jakiejś godzinie włączono prąd i odczekawszy jeszcze kilka kwadransów mieliśmy wejściówkę, z którą weszliśmy do środka.

W środku znów natknęliśmy się na wielką kolejkę, bowiem, jak się okazało, większość odwiedzających Ministerstwo Spraw Wewnętrznych załatwiała kwestie wizowe. Byłem w tej szczęśliwej sytuacji, iż walczyłem tylko o trzydniowe przedłużenie pobytu, choć z drugiej strony głupio było znosić te wszystkie niedogodności tylko dla trzech dni. Z podziwem patrzyłem na ludzi, którzy załatwiali już któreś po rząd przedłużenie wizy i to o miesiące, czy lata, nie zaś o głupie trzy dni. Największe uznanie zdobyła w moich oczach Rosjanka czekająca wraz z małą, dwuletnią może córeczką. Z nudów zacząłem się zastanawiać nad tym, dlaczego jest tutaj sama ze swoim dzieckiem. Czy jakaś babcia, albo mąż nie mogły się nim

zaopiekować? Czy dziecko było owocem oficjalnego bądź przygodnego związku z jakimś Hindusem? Krótko mówiąc, odkryłem, iż urzędy indyjskie nawet ze mnie są w stanie zrobić niezłego plotkarza. Większość osób w biurze pochodziła z Subkontynentu – dominowali tu mieszkańcy Bangladeszu, Nepału, Pakistanu i Sri Lanki. Zachodni turysta miał małe szanse się tu znaleźć, albowiem i nam zdobycie informacji o możliwości przedłużenia wizy zajęło sporo rozmów telefonicznych, z których część Kaja prowadziła w płynnym hindi.



W końcu, po jakichś dwóch godzinach, bowiem mieliśmy szczęście i wyczytano nas poza kolejką, otrzymałem kopertę, której nie miałem prawa otworzyć (była zalokowana) i którą miałem dostarczyć do biura wizowego znajdującego się w innej części miasta. Do owego biura udawali się ci, którzy mieli

normalną sprawę wizową. Zmartwiło nas to trochę, albowiem liczyliśmy na to, iż po tylu godzinach zabiegów i starań dostaniemy po prostu to, po co przyszliśmy. Tak czy siak, postanowiłem się zająć tym sam, tak aby Kaja mogła w spokoju pożegnać się z Delhi.

Już jakiś czas temu postanowiliśmy odwiedzić sławne i wielkie Muzeum Kolei w Delhi. Mieści się ono w dzielnicy ambasad, Chanakyapuri, która swoim zwartym planem rozszerza w stronę południowo – zachodnią logiczny układ zaprojektowanego przez Brytyjczyków New Delhi. Udaliśmy się tam rykszą, bowiem ta część miasta leży daleko od tras metra. Dzień był niezwykle, rekordowo wręcz ciepły. Suche i rozżarzone powietrze wpływające do otwartego pojazdu nie wywoływało miłych doznań. Kompleksy ambasad umieszczone były w swoich sektorach zabudowy, poza kilkoma skrajnymi, takimi jak wspaniała ambasada Bhutanu, zbudowana w stylu bardzo barwnej himalajskiej świątyni. Nieopodal tej lśniącej od jaskrawych kolorów budowli ze spadzistymi dachami zaczynało się muzeum kolei.

Siłą rzeczy zajmowało ono dość spory teren. Na rozległych torowiskach o różnym rozstawie szyn stały zabytkowe lokomotywy i wagony. W centralnej części znajdował się placyk porośnięty drzewami, wzbogacony o małe jezioro, gdzie na wysepce funkcjonowała kawiarnia. Uśmiechnąłem się widząc, iż jest to kolejowa kawiarnia, odpowiednik polskiego WARS, tyle, że znacznie uczciwszy jeśli chodzi o ceny.

Wokół jeździł co jakiś czas muzealny pociąg, z którego oglądać można było ekspozycję. Jego bardzo wąskie tory (20 cm) poprowadzone były pomiędzy bardziej zwyczajnym torowiskiem. Dla potrzeb tej krótkiej linii zbudowano w muzeum małą stację, zwącą się Museum Junction. Tory muzealnego pociągu i torowisk z eksponatami krzyżowały się z jedną szyną najbardziej niezwykłej kolejki na świecie. Stała ona pod specjalną wiatą. Była to Patiala State Monorail Trainways, lokomotywa parowa wraz z wagonikiem, każde mieszczące w sobie ciasno ustawione,

jak w rikszy miejsca. Owa kolej Stanu Patiala poruszała się po jednej tylko szynie, a żeby się nie przewrócić, miała dodane po obu stronach wiszące na pałakach koła, podobnie jak rower dla dzieci. Nigdy w życiu nie widziałem czegoś równie dziwnego!

W części wschodniej muzeum znajdował się sklep muzealny i sporej wielkości pawilon ze zbiorami. Był na szczęście klimatyzowany, mogliśmy zatem oglądać stare semafony, zdjęcia, plansze, tablice, a także zapoznawać się dzięki makietom z historią jednych z najstarszych, największych i najbardziej barwnych kolei na świecie. W muzeum była też część poświęcona polityce, bowiem Ministerstwo Kolei odgrywało aktywną rolę w indyjskim rządzie.

Ruszyliśmy jednak szybko pomiędzy wielkie eksponaty. Miło było wchodzić na rampy starych wagonów i oglądać piece lokomotyw parowych. Gdzieś z dali, w dziale „lokomotywy spalinowe” migąta nam zabytkowa skrzynia silnikowa lokomotywki Rail Motor, którą tak niedawno widzieliśmy w Kalce.

Najstarsza funkcjonująca lokomotywa, Fairy Queen z roku 1861, odpoczywała pomiędzy innymi pamiątkami dawnej techniki. Piękny był jej spłaszczony nieco korpus i komin przyozdobiony złotą koroną. Fairy Queen zawsze była arystokratką obsługującą pociągi ekspresowe. W sklepiku muzeum zakupiliśmy nawet film jej dedykowany, zaś na obrzeżu muzeum czekał na staruszkę dworzec, z którego wyjeżdżała co jakiś czas w trasę wiodącą z Delhi do Alwaru. Alwar to zabytkowe miasto w Radżasthanie, położone jakieś 120 km na południowy wschód od Delhi, a jakieś 50 km przed Jaipur.

Wśród wagonów mogliśmy podziwiać pałace na kołach należące kiedyś do radżów, takie jak choćby skonstruowany w roku 1936 przez zakłady Ajmer Works dwunastokołowy wagon dla Radży Dżajpuru. Obok tego nie brakowało zwykłych, XIX wiecznych wagonów pierwszej klasy, z pokoikami, stolikami, łazienkami, szafkami na książki, stolikiem do pisania. Wagon składał się

tylko z czterech takich pokoików, do każdego zaś wiodło odrębne wejście. Dla kontrastu mogliśmy też podziwiać osławiony, „bydlęcy” piętrowóz, gdzie dla biednym pasażerów na górnym piętrze było tylko tyle przestrzeni, aby móc siedzieć na podłodze. Z zewnątrz wagon wyglądał trochę jak chata podhalańska na kołach. Jednakże wewnątrz warunki były tak ciężkie, iż nawet w czasach, w których uważano zwykłych mieszkańców Indii za podludzi, zrezygnowano z niego.

W muzeum mogliśmy oglądać pierwszą lokomotywę zbudowaną w Indiach, w roku 1895 (wcześniej już robiono wagony, lokomotywy zaś sprowadzano statkami z Wielkiej Brytanii i rzadziej, z innych państw europejskich). Był to mały parowóz zbudowany w Ajmer Workshops. Dowiedzieliśmy się w ten sposób, iż niedawno oglądany przez nas, niewielki Ajmer był ważnym ośrodkiem rodzimego kolejnictwa.

W muzeum znajdował się spory dział poświęcony tzw. „kolejom górskim”, czyli liniom wiodącym do Dardżylingu, Niligiri i Shimli. Dwie pierwsze z nich obsługiwały plantacje herbaty, ostatnia, jak już wiemy, wiedzie do dawnej letniej stolicy Indii. Jeśli chodzi o Dardżyling, nie zabrakło oczywiście sławnego, malowniczego i lubianego przez wszystkich Hindusów parowozu B – 777, pomalowanego na jasną zieleń i ciemny błękit, z rozszerzoną żelazną kapą położoną na korpusie tendra i jeżdżącego na dwóch osiach kołowych bez poprzedzającego je wózka, co w terminologii kolejniczej opisuje się 0-4-0. Model przechowywany w muzeum pochodził z roku 1889 i został przywieziony z Anglii. Kilkanaście innych funkcjonowało na linii do Dardżylingu (będącej zabytkiem UNESCO), część też wprowadzono do znanej nam linii Kalka – Shimla.



Oczywiście całe muzeum zalane były parowozami różnych rozmiarów i z różnych lat. W przeciwieństwie do Chin, gdzie do dziś można spotkać wiele wciąż funkcjonujących na zwykłych połączeniach lokomotyw parowych, Hindusi bardzo szybko zaczęli elektryfikować swoje koleje żelazne, a i w spalinowych lokomotywach byli jednymi z pionierów, o czym świadczą choćby sławne Rail Motor. Mogliśmy zatem oglądać wielką lokomotywę elektryczną „Sir Leslie Wilson” WCG1/20027, wybudowaną w roku 1928 przez M/s. Metropolitan Vickers Electrical Company z Wielkiej Brytanii dla spółki GIP Railway, czyli dla Great

Indian Peninsula Railway. Maszyna ta miała kształt krokodyla, spotykany w starych lokomotywach elektrycznych w Szwajcarii i Austrii. Główna jej część była poprzedzona i zakończona obniżonymi elementami, pod którymi znajdowały się koła o małej średnicy. Innym wspaniałym zabytkiem epoki wczesnej elektryczności była wybudowana przez tę samą firmę w tym samym roku i również dla GIP lokomotywa No.4000. O ile „Sir Leslie Wilson” imponował masą i z pewnością służył do przeciągania potężnych składów po trudnych trasach, o tyle No.4000 wyglądała jak piękna, późno secesyjna szkatułka, pełna starannie zaprojektowanych, wijących się metalicznych linii. Duże koła świadczyły o przeznaczeniu jej do szybkich, stosunkowo lekkich pociągów ekspresowych. Obsługiwała ona pierwszą zelektryfikowaną linię pozamiejską w Indiach, czyli połączenie Bombaj – Ghaty. Strome wzgórza i góry oddzielające najważniejsze brytyjskie miasto handlowe Indii od reszty lądu zawsze były ogromnym problemem. Ta piękna, pełna elegancji lokomotywa dawała świadectwo ostatecznego zwycięstwa inżynierów na tym froncie.

W muzeum kolei znajdowały się setki lokomotyw, wśród których dominowały parowozy wszelkiej maści. Nie sposób je wszystkie opisać. Uwagę przyciągały też archaiczne urządzenia do kładzenia torów i usuwania z nich przewróconych pociągów. Napędzane parą dźwigi wyglądały niekiedy zupełnie niezwykle. Jak zwykle i jak wielu gości takiego muzeum, czułem w nim wielki sentyment do epoki pary i najbardziej okazałych jej heroldów, jakimi były lokomotywy parowe. Warto jednak pamiętać, iż wydajność energetyczna silnika parowego nie przekraczała 7%, podczas, gdy u lokomotyw elektrycznych wynosi ona powyżej 30%. Zrobiliśmy wielki postęp, zaś parowe pamiątki przeszłości znalazły należne im miejsce w muzeach.

Straszliwy upał skrócił nasze zwiedzanie. Większa część muzeum znajdowała się oczywiście na otwartym powietrzu, zaś daszki peronów, na których stała ekspozycja, nie okalały całości zbiorów. Musieliśmy się ratować wodą, chodzeniem do

kawiarni, ale i tak szybko zabrakło nam energii i postanowiliśmy dokończyć zwiedzanie muzeum o lepszej porze roku. Tego dnia byliśmy tu praktycznie sami.

Wracając do domu minęliśmy budynek Ministerstwa Kolei, gdzie przed wejściem stała na cokole kolejna lokomotywka parowa B-777, pachnąca jeszcze zapewne herbatą Dardżyling.

[Zobacz inne rozdziały Dziennika indyjskiego](#)