



## INDIA / SIKKIM



### Litt om Sikkim

I likhet med Bhutan var Sikkim et kongedømme. Ved en folkeavstemning i 1975 sluttet de seg til India med overveldende flertall (97,5 %) og ble landets nest minste delstat, - på størrelse med Vest Agder, men med tre ganger så mye folk, selv om staten stort sett består av stupbratte Himalayafjell. Et av dem er verdens tredje høyeste (*Kanchenjunga 8586 m o h.*).

Kineserne ble sure når Sikkim valgte India og ikke China. Kineserne har visst tradisjon for å være sure. De er det på oss også.

Overgangen til India var nesten trist.

Førsteintrykket var at det nesten ikke var orden på noen ting. Husene var shabby og triste, gatene fulle av hull, søppelet fløt, trafikken fullstendig kaotisk, mye fillete folk, og til alt overmål regnet det.

Hadde jeg skullet gi karakter til landet etter 10 minutter i India, hadde jeg ærlig talt sagt: drittland!



Heldigvis fikk jeg et noe mer nyansert syn etter hvert. En praktfull natur reddet det meste, men friskmelde India vil jeg ikke. Og selvsagt gikk det «hellige», radmagre kyr og vaset sløvt i gatene. De beitet på midtdelerne og søppeldyngene. Inderne spiser ikke kukjøtt. Det skal de være glade for. Disse kyrne kunne definitivt ikke være spiselige!

### Bilkjøring i Sikkim

Bhutan forlot vi gjennom grensebyen Phuntsholding. Nå ble vi fordelt på 10 mindre biler, 7 - 8 seters robuste Toyotaer. Etter kjøringen i Bhutan, og klok av skade, - dvs skadet var jeg jo ikke, bare rystet i sjelen -, valgte jeg nå en plass i baksetet på Toyotaen. Der var det til og med bilbelter! Det ante meg at overgangen til mindre biler hadde en grunn.

Jo da, mistanken var berettiget. Vegene i Sikkim var om mulig enda smalere, hadde færre rekkverk, flere huller og var stedvis definitivt brattere, og praktisk talt over alt var det vegarbeid på gang, - gjerne med damer i hovedrollene som sand- og steinbærere.



Nå må jeg si noe om sjåførene. De avslørte et konkurranseinstinkt som vi o-løpere burde misunne dem. Hver kjøreekt var som en fartsetappe i et rally. På de få rettstrekningene ga sjåføren «full spiker», for så å kaste bilen inn i den påfølgende kurven. Kjørte vi inn bilen foran, - det var forbausende stor trafikk forresten, så var det bare å peise forbi, nærmest uansett.

Det vi i trafikkfagspråket kaller akseptabel tidsluke ved forbikjøring, var åpenbart et ukjent begrep på disse kanter. Her aksepterte sjåføren hva som helst av tidsluker bare han ikke så noen komme imot umiddelbart foran seg. Kom det noen imot bak svingen, var det bare å tute, - så ble de visst skremt bort, eller . . . Skilting foran svinger oppfordret forresten til å tute, så det måtte jo hjelpe (?). Bak på lastebilene stod det «Blow horn». Hos meg suser det ennå i ørene etter all hornblåsing, - en forurensing SørøstAsia ennå ikke har oppdaget, og noe vi hjemme stort sett bare er plaget med 17. mai.



Vi så vel knapt en ulykke på hele turen. Utrolig! Noe må skyldes at sjåførene sitter i 100 % konsentrasjon hele tiden. Kjøringen krever alt, noe skjer hele tiden. Ett sekunds uoppmerksomhet, og du sitter i saksa. Hjemme sløves vi som sjåførere. Trafikkutfordringer som krever ferdighet er nesten fraværende. Selv hattkaller og kjerringer av begge kjønn klarer seg i trafikken hos oss.

Jeg satt på den andre siden i forhold til sjåføren. Han satt nærmest møtende trafikk. At det virkelig var klaring mellom bilene enkelte ganger, begriper ikke jeg. Sjåførene måtte være trafikkenes svar på hjernekirurgi. Her var det presisjon med livet som innsats hvis du «skar» feil. Flere ganger når det så kritisk ut, var sjåføren raskt ute med handa og klappet sidespeilet inn til siden.



Av og til var det rett og slett ikke møterom nok på vegen. Da måtte det rygges, og sjåførene var absolutt fleksible. Her var heldigvis ingen Fleksnes-tendenser. Som passasjer var jeg nå blitt herdet. Å se hundre meter rett ned fra vegkanten var «ingenting» lenger. Men hva var egentlig forskjellen, - om det hadde vært 500 m?

Sjåførene hadde også andre trekk som vi o-løpere gjerne må bli flinkere på, - finne den korteste linjen. De kuttet nesten konsekvent i svingene, - ok der du så vegen på andre siden, - noe mer betenkelig når du rundet en fjellnabbe på feil side. Selv om de kjørte på en måte vi «siviliserte» kjørere (!) ikke ville gjøre dem etter, er jeg egentlig stum av beundring over kjøreferdighetene deres. De var kort og godt eminente «håndverkere». Men i tillegg til sine egne ferdigheter fikk de åndelig oppbacking av høyere makter. På dashbordet i de fleste biler var det solid plassert en buddhafigur. Jeg tror absolutt det hjalp.



Med en norsk bilsakkyndig (det heter vel ikke det lenger?) som passasjer, ville alle som en fått lappen inndratt på livstid etter et par timers kjøring, men allikevel da. . . . Et felles motto for sjåførene i så vel Bhutan som Sikkim antar jeg måtte være: «Går det, så går det».

Hvis de hadde et trafikkpoliti i Sikkim, så formoder jeg de gikk på avspasering hele sommerhalvåret. De var ikke å se etter vegene. Det samme gjaldt evt veginspektører med ansvar for vedlikeholdet.

Ellers pratet vi heller lite i bilen underveis. Det ble mest til at vi fulgte med på vegen, - for å være forberedt. Når tåka kom var heller ikke det så enkelt, og tåke fikk vi av og til. Tidvis kjørte vi så høyt oppe at vi var over skylaget. Vanligvis kjører man opp i tåka. Vi kjørte like ofte ned i tåka.

Sorry, dette ble mye veg-prat, men slik er vi nå en gang skrudd sammen vi vegingeniører, - vegene interesserer.

Som nevnt virket det som vi hadde det rasende travelt etter vegene og måtte rekke et eller annet hele tiden. Stoppet vi for lunsj eller liknende, ble verden imidlertid en helt annen. Vi tok oss romslig med tid. Et sted ventet jeg godt over en time på en omelett, et annet sted fikk jeg den før de andre vant å bestille.



Noen tok ventetida med stor ro, - og fylte den, - og seg selv med øl.

Ellers fikk vi av og til bevis for at indere også kunne ha andre interesser enn de strengt sakrale.





Første dagen i Sikkim kjørte vi gjennom enorme te-plantasjer. Alt vi så i alle retninger var tebusker. Er det virkelig «tea-time» nok i verden til å konsumere all denne teen?

Alt ble plukket for hånd. Innimellom så vi plukkerskene, for det var damer, som stod med paraplyer i den ene hånden og plukket med den andre. Mer var det sola de beskyttet seg mot enn regnet. Så bar de de fullplukkede korgene på ryggen bort for tømning. Det så ikke lett ut.



### Gangtok

Etter en dags kjøring, tok vi etter hvert inn på hotell i hovedstaden Gangtok, en helt spesiell by som stod på høykant i de stupbratte liene. På den norske Wikipedia-siden står det at byen har 30 000 innbyggere, på den engelske 100 000. Hvis jeg også skulle gjette vil jeg si 80 000 vurdert ut fra trengselen i gatene eller kanskje heller trappene. Noen bedre?



En illustrasjon på terrenghellingen i byen var hotellet vi bodde på.

På siden mot terrenget gikk vi inn fra bilene til resepsjonen i 7. etg. På nedsiden kunne du gå ut på bakkenivå i 1. etg. (*I denne byen sprang/gikk vi gate-o-løp!*) For øvrig hadde hotellet badevekt på rommet. Regnet de med å spare inn den investeringen på at gjestene reduserte på frokostporsjonene?

Litt nedenfor hotellet stod en vakt med en iøynefallende «hanekam» på hodet. Hva han vaktet aner jeg ikke, men han var et interessant fotomotiv. Jeg «snek» meg innpå og tok opp kameraet. En håndbevegelse fra mannen tilkjennega at svaret på fotografering var negativt. Når du står slik med dette karnevalsutstyret på hodet, så må det jo være et ønske om å vekke

oppmerksomhet, - å bli sett. Å bli sett og å bli fotografert er to sider av samme sak. Jeg knipset, hørte et grynt, og gikk hastig min veg.

Vi kunne ikke unnlate å oppsøke et tempel i Gangtok heller. Etter Bhutan hadde vi nesten abstinens på slike. Tempelet Ganesh Tok var samtidig et utkikkspunkt hvor vi kunne ha sett verdens tredje høyeste fjell, men i Sikkim hadde de ingen Gislefoss til å drive tåka bort, så det ble med forventningen om et storslått syn. Ellers gikk tregrensa så høyt som på 4000 m. Dermed ble det mest skog å se helt opp til skyline hvor himmel og jord skilte lag.



Tåka hindret oss imidlertid ikke i å se alt vi bare måtte begjære i den botaniske hagen vi deretter oppsøkte. Men det var forresten ikke mye å rope hurra for. Hadde ventet mye, mye mer i et landområde som huser 36 rhododendronarter, og over 600 forskjellige orkidèer. Her ble vi avspist med noen busker blå hortensia og litt fuksia her og der. Ellers var det tynt, og drivhuset hadde de stengt. Villblomstene jeg så langs vegene var vel så vakre.



Noen av oss tok på ettermiddagen «lidelsen» med en times opp- og en times nedkjøring for å besøke Karmapa's kloster i Rumtek. Dette var en «helligdom» i tibetansk buddhisme, bygget på 1960-tallet som tilfluktssted for en reinkarnert Karmapa, - et religiøst overhode i buddhismen. Som nåtidens, - den 17. av disse, er det to rivaliserende kandidater. Den ene hadde tilknytning til dette klosteret, som var et særdeles vakkert anlegg utført i tibetansk klassisk arkitektur. Buddhaen inne i hallen var vel den flotteste vi så på turen, og han var omgitt av 1000 andre buddhaer i veggnisjer rundt seg.

Den andre Karmapa-kandidaten var anerkjent av de kinesiske myndighetene. Man vet jo aldri hva kineserne kan finne på mot folk de er uenige med, så her i klosteret var det full beredskap med tungt væpnede vakter både inne og ute, så vi ble gjennomlyst og saumfart ved inngangen.



Væpnede soldater i sine kamuflasjeuniformer side om side med rødorange, lakenomhyllete munker var mismatch i et kloster. Kanskje et illustrerende bilde på at fredeligsinnet buddhisme ikke holdt mot et kinesisk totalitært voldsregime slik tibetanerne hadde opplevde det?

En liten kuriositet: til tørk utenfor munkeforlegningen stod det fotballstøvler i glorete farger av siste modell oppstilt til tørk. Disse munkegutta hadde åpenbart baller også . . .

På gata i Gangtok ble jeg plutselig stoppet av en vakker bukkett ungjenter. Den ene kom bort til meg og nærmest hvisket noe jeg trodde jeg hørte, men ikke riktig tok inn over meg med det samme. Hun gjentok, og ganske riktig, hun hadde bedt om fotografering med meg. Ikke at jeg skulle fotografere dem, men de ville ha bilde av meg, - sammen med seg! Så skulle jeg altså oppleve det også, i en alder av 70 år, å bli etterspurt som fotoobjekt for søte unge damer. Men jeg måtte altså helt til India før det skjedde. Selvsagt takket jeg ja, og ble knipset bare verre sammen med de skjønne. Som takk fikk jeg ta et bilde av dem.



I etterkant kom imidlertid tvilen. Var det den kjekke, mandige, hvite herren med sølvhåret de hadde falt for? Eller var det han rare gamlingen med capsen? Spørsmålene vil jeg nok måtte leve med, - ubesvart.

## Togtur

Fra Gangtok kjørte vi videre på vårt fjellrally til Ghoom, en liten by (2200 moh), hvor vi skulle ta toget de siste 7 - 8 km ned til Darjeeling. Jernbanen, som er smalsporet (ca 60 cm) bærer det imponerende navnet «*Darjeeling Himalayan Railway*» og står på verdensarvlisten. Banen var 78 km lang og endte nede i lavlandet. Konseptet var folk og varer opp, og folk og te ned. Trekkraften var da som nå, på «vår» strekning, et antikk, åpent damplok hvor fyrbøteren stod og lempet køl i sitt ansikts sved.



Jeg fikk nostalgiske rykninger både av det jeg så og det jeg fornemmet. Oppvokst som jeg var i en liten stasjonsby på Nordlandsbanen, gjenkjente jeg lukta av fresende damp og svart, pumpende røyk fra lokomotivet. Herlig! Og var det ikke noe kjent ved fyrbøteren også, der han stod svett, svart og svergende?

Vi tøffet nedover mot Darjeeling i sneglefart. Jeg hadde nok klart å løpe like fort ved siden av toget, men det var jo mye mer behagelig å kruse rolig nedover de trange gatene, hvor du kom så nært at du kunne håndhilse på dem som bodde inntil sporet. Og siden sporet ble benyttet til alt annet enn togtrafikk det meste av døgnet, måtte de andre «brukerne» varsles effektivt. Det skjedde ved at togfløyta pep skingrende så å si hele tiden, så hunder og kjerringer, biler og kjerrer skvatt unna skinnegangen. Slik skramlet vi oss nedover åssiden, lett slingrende fra side til side. Et sted gikk vi til og med i loop for å ta opp høyde.



I sannhet en interessant ferd hvor du for en stakkert stund kunne lukke øynene og la de andre sansene bringe deg tilbake til Victoriatiden, da Det Britiske Imperiets britiske og indiske sosietet satt i disse vognene på veg opp fra den kvelende varmen i lavlandet til Darjeelings svalende luft og velsmakende te. Kanskje tok de en nipp av sin medbrakte Ballantine`s ved reisens slutt. Vel fortjent spør du meg.

## **Darjeeling**

Til Darjeeling kom vi altså standsmessig per tog. Vi hadde nå forlatt Sikkim og var kommet til Vest Bengal. Jeg bør jo holde det for meg selv, men på vei til byen røpet jeg gapende hull i mine allmennkunnskaper. Jeg hadde ikke visst at Darjeeling produserte verdens beste te. Nå er ikke te min favoritt drikk, men allikevel da. Jeg gremmes, og vil aldri glemme TEA-byen Darjeeling.

Apropos tea, - for det heter tea på disse trakter. Vår gruppe var strengt tatt ikke avhengig av verdens beste tea, for vi hadde egen tea med oss vi, endog Tea med stor T. Selv om hun var oppvokst på flatlandet vest for Mjøsa, hvor man ikke matcher jordsmonnet i Himalayas skråninger, så ville nok mange av oss (fore)trekke vår egen Tea/tea.



I Darjeeling var det en selvfølge at vi prøvesmakte på byens stolthet, - teen. I en litt eksklusiv tea-butikk fikk jeg mine tilmålte doser. Vi fikk smake grønn, hvit og sort tea. Mine kunnskaper om tea var helt minimale, og jeg slet også med å kjenne forskjell på typene. Den sorte var det litt smak på, mens den grønne og hvite, som skulle være de beste og dyreste, minte om (unnskyld!) lunkent vann med en bismak. Jeg kjøpte en kvart kilo «Golden Tips, Finest Darjeeling Tea».



Hjemme drikker vi nå som før te til lunsj hver dag, men nå «Golden Tips». Men kjenner jeg forskjell fra min vanlige «Earl Grey»? En rask titt bort på tepakken gjør imidlertid noe med smakssansen: «Finest Darjeeling Tea». Hmmm!

Til stor forskjell fra de stilfulle byhusene i Bhutan, var bebyggelsen i Gangtok og Darjeeling nærmest rotete og forvirrende. Her var det ikke «plass» for estetikk. Den hadde visst inderne



brukt opp på Tai Mahal og liknende byggverk. Husene her var som legoklosser klemt inn i hverandre, for ikke å si stablet oppå hverandre. Det var ikke mye om å gjøre. Tomtene virket mindre enn grunnflata på husene. I stedet for fortau, var det stort sett trapper. Byene minnet om nordnorske fuglefjell, - «fugleskitten» manglet heller ikke. Det var trist mye søppel som lå og drev overalt. Gatehundene måtte være de eneste som satte pris på det.

Og så krydde det av folk, og når sant skal sies, de rettet opp mye av det bedrøvelige gateinntrykket, - inderne var jevnt over meget pent kledd. Og i klesveien var kvinnene og skolebarna de flotteste. Begge disse gruppene stod gjerne til en sekser. Jentenes skoleuniformer var rene og fine i stilige farger. Jakke og slips, foldeskjørt, hvite strømper og lave sko. Guttene var ikke dårligere med sine pressede bukser og dressjakker. På uniformen kunne du skille skolene.





Som Gangtok, så stod også Darjeeling på kant, - stupbratt ned mellom husene. På visningsskiltene til et sted, stod ikke et vanlig lengdemål, men gjerne «50 m down». Og da var det bokstavelig talt «down». Her i strøket hadde virkelig «Down Town» en mening.

Det siste døgnet i Darjeeling startet grytidlig for mitt vedkommende. Allerede kl 0200 var jeg oppe, - første gangen. Og det skulle bli flere «oppstandelser». Det indiske kjøkken hadde krevd sitt offer, og alteret var doskåla. Fremtidsutsiktene på kort sikt var mildt sagt dystre med tanke på de forestående lange og kronglete mil på indiske fjellveger. Jeg så for meg hyppige stopp og stygge scener i vegkanten.

Men undrenes tid er ikke forbi. Etter siste «offer» i 7-tida var kilden definitivt tom, og vidundermedisinen Imodium hadde tatt over styringa. Jeg sendte mer enn en kjærlig tanke til min kone som hadde stukket til meg et brett tabletter i vindfanget rett før jeg dro hjemmefra. Og når sant skal sies, - Imodium satte i en propp som varte helt til jeg var hjemme flere dager senere. Men nå skal jeg spare dere for mer skitprat.

Fra Darjeeling dro vi videre på vår ferd mot lavlandet, men først var det fortsatt mye høyde å bale med. Morgenrushet ut fra byen var en selsom opplevelse. Eller rettere morgenstansen. Rush betyr vel at noe bevegrer seg. Her var så ikke tilfellet, - vi stod stort sett bom stille. En prognose basert på øyeblikkets trend, tilsa at vi ville nå dagens reisemål om en ukes tid . . . . .

Da skjedde noe jeg ikke fikk med meg opptakten til. Virkningen fikk jeg derimot med meg. Vi fikk med ett VIP-status. Med politieskorte ble våre ti biler geleidet inn i på smale smau og «geittråkk» som snodde seg stupbratt ned mellom husene, - og nå i vanlig rally-stil. I dalbunnen var vi i rute igjen.

På vegen videre til Bagdogra, hvorfra vi skulle fortsette med fly, var det lite nytt å se. Det ble mest repetisjon. Innsjekkingen i Bagdogra ble et skoleeksempel på ineffektivitet. I «min» kø ble 4 -5 personer ekspedert i løpet av den første timen. Karen bak skranken var visst ikke klar over hvilken jobb han hadde. Uanfektet satt han og stirret ned på et tastatur som han stort sett lot ligge i fred. Jeg var av de 5 - 6 første i køen. De bak meg forsvant etter hvert over til andre skranker, og snart var jeg blant de siste. Da ble «sneglen» ved skranken skiftet ut, og en ung dame ekspederte meg på under to minutter! (*Indiske NAV må slutte med å omskolere steinhuggere, - eller hva de nå har vært, til skrankebetjening!*).

Og lidelsene var ikke over. I sikkerhetskontrollen ble jeg «frastjålet» min mini Swissknife som har vært min trofaste følgesvenn i mange år. Utallige sikkerhetssjekker har den vært i gjennom, men her i mørkeste India fikk den altså sitt sørgelige endelikt. Etter internasjonale mål var den godkjent, men jeg har kontrolløren sterkt mistenkt for å se en personlig «gevinst» i denne lekre lille kniven. Avmålt i ordvalg, men strenge i fremførelsen, - mine innvendinger falt på stengrunn. Riktignok konfererte han med et par av sine kolleger, men avslaget var urokkelig. Da han tok den, så jeg ikke at han kastet den i bøtta.



Luftferden gikk til Kolkata, en by jeg ikke helt vil vedkjenne meg å ha hørt om tidligere. For meg vil det alltid være Calcutta, - dette vakre bynavnet vi lærte på skolen. Hvorfor endre til noe så kjønnsløst og platt som Kolkata? Jeg har forresten det samme anstrengte forholdet til Mumbai. Hvorfor er ikke det fonetisk velklingende Bombay godt nok? Substituttet Bollywood er vel heller ikke i Mensa-stil, men det sier da i det minste noe.

At Madras skiftet til Chennai har jeg litt mer sans for. I Madras bor man ikke, den ligger man på, selv om det mangler en s. Når jeg først er i det lunet, - jeg har aldri tilgitt kineserne heller. Tenk å kalle gode gamle Peking for Beijing! Da hadde nesten 北京 vært bedre. Nei, fysj og fysj! Og skulle forresten Indus, Ganges og min kjære Brahmaputra bli forandret, - ja da melder jeg meg ut!

Fra Calcutta (nemlig!) fløy vi videre til Bangladesh og hovedstaden Dhaka. Dit kom vi sent på kvelden til tropevarme, og betydelig forsinket. Vi passerte midnatt før vi kunne møte Ole Lukkeøye.



På flyplassen skjedde det imidlertid et ørlite under. På vei til Bhutan en drøy uke tidligere, hadde vi mellomlandet i Dhaka. Derfra fikk ikke Ulla med seg kofferten. Det var vel ikke med de største forhåpninger hun gikk til «hittegodsen» på terminalen. Der var det et berg av koffertyr, bager og gud vet hva av etterlatenskaper. I dette virvaret gikk Ulla omtrent rett bort og «grov» frem sin egen koffert. Stikk den! Hun hadde nok skiftet truser i mellomtiden, men var åpenbart meget lykkelig over å kunne bruke sine egne på resten av turen. Henrik sine var vel gjerne litt ubekvemme i lengden . . . ?

Så avslutter jeg India, - som etter hvert ble noe mer «spiselig», med noen stemningsbilder fra folk- og dyreliv i landet.

