

# BELGISCHE SPOORMANNEN OVERAL TER WERELD

## INLEIDING

De expansie van de Belgische industrie buiten de enge landsgrenzen is een van de markante feiten die het tijdperk van 1880 tot heden kenmerken. Terecht mag hier in herinnering worden gebracht dat mannen die tot de wereld van het spoor behoorden of er van dichtbij mee betrokken waren, de voornaamste bewerkers van deze indrukwekkende opgang zijn geweest.

De Belgische « spoor mannen » hebben een wereldfaam verworven; om zich hiervan te overtuigen is het voldoende enkele landen aan te halen waar zij gewerkt hebben: Spanje, Italië, Columbia, Brazilië, China, Iran, Kongo.

Met onderhavige studie wij ik er geenszins aanspraak op maken volledig te zijn geweest; naar mijn gevoelen is een pittig detail heel wat belangrijker dan lange beschrijvingen of eindeloze opsommingen... De Belgen hebben spoorwegen gebouwd in heel de wereld; een beeld ophangen van alle denkbare en ondenkbare moeilijkheden waarmee zij te kampen hadden, dat is het voornemen van mijn uiteenzetting.

Hun inspanningen werden niet altijd met succes bekroond, maar nooit begaf hun de moed. Overal spreidden deze Belgen dezelfde ondernemingsgeest tentoon, dezelfde wilskracht, dezelfde durf...

Mijn inlichtingsbronnen waren erg ingewikkeld. Vol belangstelling doorbaderde ik recente boeken, oude kranten en verslagen van industriële firma's, maar aangezien een verslag toch altijd kleurrijker en waardevoller is dan een aaneenflansen van teksten, heb ik me vooral ingespannen om de getuigen zelf aan het woord te laten. Ik voerde langdurige gesprekken met werklieden en grootindustriëlen, ingenieurs en ambtenaars van de spoorwegadministratie die meegevoerd hebben aan de bouw van de spoorbanen die de wereld in alle richtingen doorkruisen.

Het zijn die mannen welke tot u spreken...

## COLUMBIA : EEN VERVLOEKTE LIJN.

In 1923 verleende de Columbiaanse regering aan Belgen de concessie van de « Nordeste », een spoorweg die, door de bergen, de verbinding moest tot stand brengen tussen het grote dal van de Magdalena en Bogota, de hoofdstad van de Republiek. Wat al ontgoochelingen na een zo hoopvolle start! In dat land van Latijns Amerika hebben de Belgen blijk

gegeven van een buitengewone taaiheid om zich uit het slop van de talloze tegenslagen los te werken.

M. Procureur, die in 1906 chef was van de administratieve diensten van de Belgische Maatschappij die de spoorweg van de « Nordeste » bouwde, vertelde me hierover zijn belevenissen.

« Deze bergspoorweg heeft ons heel wat hoofdbreken en zweet gekost. Ik vond het leven in Columbia nogal aangenaam. Te Bogota heerst er een heerlijk klimaat (gemiddeld 15°) ofschoon de stad zeer hoog gelegen is. Met de werken was het evenwel heel anders gesteld...

In zijn bureau te Brussel vertelt M. Procureur me over zijn verblijf nabij die spoorweg welke de bochten van de valleien volgde.

« De bouw van die lijn was een reuzetaak! Stel u voor, ze vertrekt uit een punt gelegen op 2.600 meter hoogte naar een ander op 3.000 meter! Locomotieven, gebouwd in de werkplaatsen van Nivelles, sleepten moeizaam hun last over de bergachtige zigzaglijnen. Sommige wagens waren beladen met koffie, landbouwproducten of kolen uit de mijn van Manaka, andere waren volgepropt met reizigers, want de Colombianen zijn steeds eeuwige zwervers geweest. Maar ondanks de fantastische herinneringen blijft de « Nordeste » voor ons, Belgen, een vervloekte lijn... »

Waarom, vraagt u zich af? Om u dat duidelijk te maken moeten we de klok even terugzetten...

## Onmetelijke steile rotsmassa's, waar de condor en de arend nesten.

Laten wij de vergeelde bladen van een Brusselse krant napluizen. Op de derde bladzijde van het dagblad dat dagtekent van 1 juni 1927 vindt de lezer onder de titel: « De Belgen in Columbia », een artikel dat drie kolommen beslaat.

« In 1923, schreef de medewerker van de economische rubriek van « Le Soir », werd de grootste concessie die ooit door de Columbiaanse regering werd verleend, toegestaan aan een groep landgenoten die, onder de benaming « Société nationale de Chemin de fer en Colombie », een naamloze vennootschap hadden opgericht. De Belgen werden belast met het tracé en de exploitatie van de spoorweg « Nordeste »...

Hoe ziet dat land eruit, waar de Belgen zouden naartoe trekken? Columbia is een zeer bergachtig land: het wordt doorsneden door de « Cordilleras de los Andes » die zich vertakken in drie ketens. Tussen die ketens liggen de grote dalen van de Magdalena en de Cauca die in zuid-noordwaartse richting naar de Atlantische Oceaan afwateren. De transversale verbindingen door de centrale keten heen zijn erg moeilijk, vooral tussen de Magdalena en de Cauca, heel de streek is er één onmetelijke en steile rotsmassa waar de condor en de arend nesten...

De grillige bodemgesteldheid van Columbia was geenszins bevorderlijk voor het aanleggen van spoorwegen die meestal tegen de berghellingen opklauterden. De sporen zijn erg kronkelig, met bochten met geringe straal, en rusten op een onvast terrein waar grondverschuivingen schering en inslag zijn.

Het net kent geen eenheid: de maatschappijen hebben hun lijnen aangelegd zonder de minste bekommernis ze ooit met elkaar te verbinden, en meestal met het uitsluitend doel de waterwegen te vervangen daar waar deze in gebreke bleven.

## De Magdalena bereiken.

In een in 1909 uitgegeven boek heeft M. Henry Jalhay, consul-generaal van de Columbiaanse Republiek te Brussel, niet alleen de toenmalige toestand van het Spoorwegnet (826 km lijnen) van dat land ontleed, doch ook breedvoerig de plannen besproken die door de regering ter studie waren gelegd. « Van Bogota, schreef hij, zou de grote lijn de noordelijke spoorweg en zijn verlenging tot Chiquiquira volgen en vandaar moet de lijn Bogota en Bucaramanga verbinden met Puerto Wilches, op de Magdalena-rivier. Aldus zou het spoor de Beneden-Magdalena bereiken...

Twaalf jaar later behandelde een medewerker van « Le Soir » op zijn beurt dit plan. In zijn voorwoord schreef hij: « De stad Bogota ligt diep in het binnenland, op bijna 1.000 km van de Zee der Antillen. De verbinding van de hoofdstad met de Atlantische Oceaan geschiedde langs

de stroom die door een spoorweg met de stad verbonden is. De lijn van de « Nordeste » zal, aldus deze kroniekschrijver, een tweede verbinding tot stand brengen door de rivier evenwel op een veel lager gelegen punt van zijn loop te bereiken. Hierbij zou de lijn dus ook nog een zeer welvarende streek doorkruisen. Ze zal de Rio Magdalena bereiken op een plaats waar de rivier, met haar erg grillige bovenloop, bijna het hele jaar bevaarbaar is. »

### Gunstige omstandigheden.

In die tijd waren er heel wat gunstige omstandigheden voorhanden.

De betrokken gebieden waren zeer dicht bevolkt : anderhalf miljoen inwoners. De streek, gelegen op een hoogte die schommelt tussen 2.000 en 3.000 m, was zeer vruchtbaar. Men verbouwde er tarwe, gerst, aardappelen, groenten. Van alle hoogvlakten die de lijn doorlopen moest, dalen valleien af naar de warme streken waar een overvloed van tropische produkten wordt aangetroffen. De lijn zou, uiteindelijk, ook de twee steden Tunja en Sogamoso bedienen, waar gemiddeld 60.000 stuks vee per jaar uit de oostelijke pampa's worden aangevoerd.

### Geen gouden peso's meer !

Op het ogenblik dat de aanleg van de lijn beslist werd, had de Columbiaanse regering zich ertoe verbonden een toelage te storten in gouden peso's telkens wanneer de Belgen een kilometer spoor voor het verkeer openstelden. Maar vanaf 1931 had de regering met financiële moeilijkheden te kampen. Ze vroeg uitstel van betaling, devalueerde haar munt, betwistte de clause betreffende de uitkeringen in goud en zette ten slotte alle betalingen stop.

M. Procureur bevestigt dit :

« Het is, inderdaad, juist. De verschuldigde som in goud werd ons enkele jaren later in papieren peso's uitbetaald. Maar de devaluatie van de munt, of beter gezegd de intrekking van de beloofde toelage, was niet de ware oorzaak van alle tegenslagen... »

### Vrachtwagens veroveren de marktpleinen.

Er was, ongetwijfeld, ook de concurrentie van de vrachtwagens. Evenwijdig met het spoor, werd er inderdaad eveneens een weg aangelegd. Hij verbindt Bogota met Sogamoso. Toen de journalist de landbouwprodukten opsomde die de wagens van de Nordeste zouden vervoeren, had

hij het bij het rechte eind. Wie kon zich op dat ogenblik indenken dat die weg er zou komen ? Wie had eraan gedacht dat, tien jaar later, de marktpleinen door de vrachtwagens zouden ingenomen worden ?

Maar de concurrentie was niet alleen te wijten aan de voordelen die het wegvervoer aan de landbouwers bood, er was ook nog een spoorweg in het spel...

### Eindpunt in de wildernis.

Hier begint de geschiedenis waarlijk op een klucht te gelijken. M. Procureur is het hiermee eens wanneer hij met een ietwat ontgoochelde glimlach uitlegt : « Het oorspronkelijk plan voorzag de verbinding van Bogota met de Magdalenarivier. Op die wijze zouden de produkten uit het binnenland naar de kust worden gevoerd en die uit het buitenland naar Bogota.

» In 1935 hadden wij meer dan 300 km lijnen gelegd. De voortzetting van de aanleg, met als enige toelage de papieren peso's, was een onderneming op losse schroeven. De lijn werd niet voltooid. Haar eindpunt was niet de beoogde rivierhaven doch wel een onooglijk dorpje ergens in het gebergte. De spoorweg van de Belgen heeft nooit de Magdalena gezien... Het hele geval werd evenwel nog koddiger toen men de bouw aanvatte van een spoorweg die gedurende meer dan honderd kilometer langs onze lijn liep alvorens een andere richting in te slaan. Wie aandachtig toekijkt zal op

de kaart drie schier evenwijdige lijnen zien, de twee spoorlijnen en de Panamerikaanse weg ! »

### Toen kwam Martin Thèves.

Om de toestand weer recht te zetten, werd een Belg ter plaatse gezonden : Martin Thèves. Deze hardnekkige en taaie man zocht naar middelen om aan de financiële aderlating paal en perk te stellen. Het spoor werd herhaaldelijk onderbroken door grondverschuivingen. M. Thèves besliste de voortdurend bedreigde punten eens en voorgoed te versterken. Op de uitwijksproten stond het rollend materieel te vervallen. Het werd hersteld en opnieuw in omloop gebracht.

Na drie jaar arbeid slaagde Martin Thèves erin de verdoemde lijn leefbaar te maken. Dank zij deze uitzonderlijke krachttoer kon hij de overneming van de lijn door de Columbiaanse Republiek op een solide basis bespreken.

Na talloze moeilijkheden gaf de regering toe. In 1939 werd dan de terugkoop van de spoorweg door een wet bekrachtigd.

Laten wij, ten slotte, nog aanstippen dat de private maatschappijen door de Staat werden teruggekocht en dat de « Ferrocarriles Nacionales » de spoorwijdte van de meeste lijnen op één yard gebracht hebben.

(Wordt voortgezet.)

Daniel POLET.

