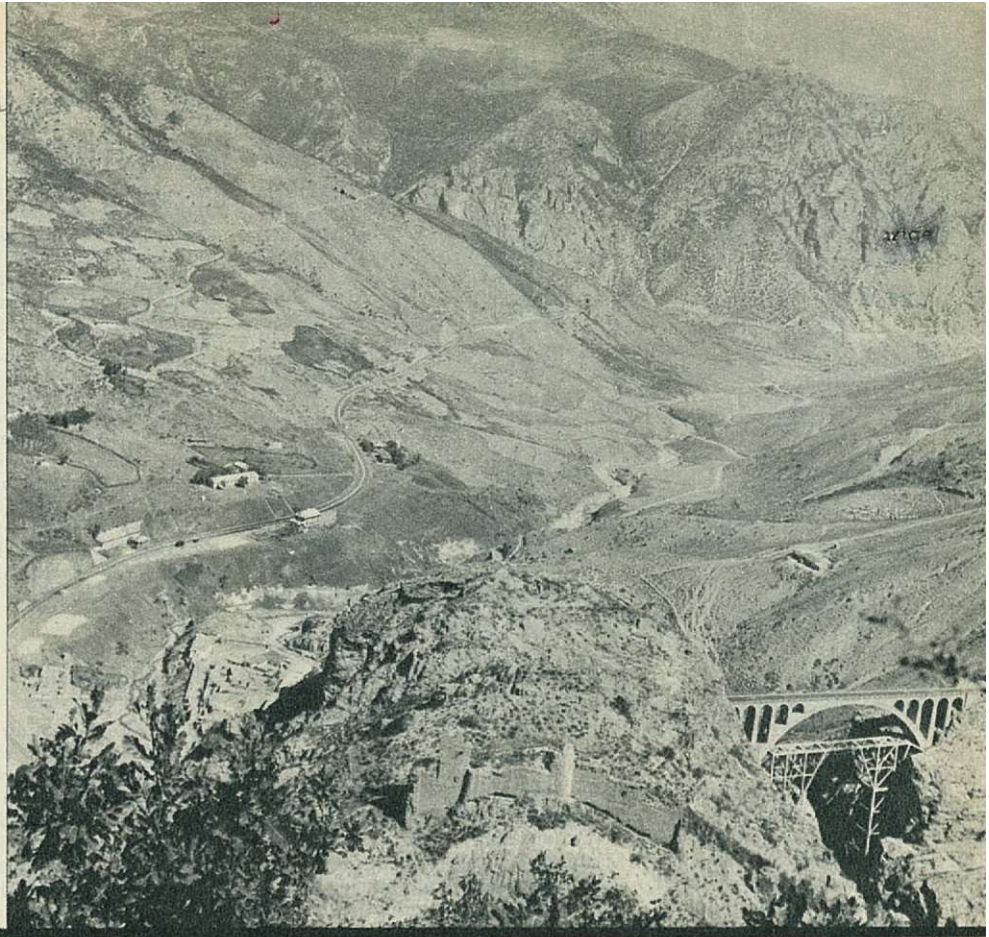


SPOORMANNEN  
OVERAL TER WERELD  
(Vervolg)

# OP DE TRANSIRAANSE SPOORWEG

ENKELE  
MOEILIJKE  
KILOMETERS



**R**IZA SJAH PAHLAWI droomde ervan zijn land met moderne verkeersmiddelen te begiftigen. Eerst trok de keizer op de kaart van zijn troosteloze gebieden twee grote lijnen, de ene van de Turkse grens naar de Afghaanse, de andere van de Kaspische Zee naar de Perzische Golf.

De aanleg van de tweede lijn kreeg de voorrang. 1.400 km spoorbaan door de bergen! De « Transiraanse Spoorweg » werd gebouwd van 1927 tot 1938. Om dat plan ten uitvoer te brengen deed de Iraanse regering helemaal geen beroep op buitenlands kapitaal maar wel op Amerikaanse en Europese technici (1).

De Belgische ingenieurs en technici legden slechts een vijftigtal kilometer spoor, maar het waren uiterst moeilijke kilometers. De werken werden aan vier Belgische maatschappijen toevertrouwd.

In 1921, toen de nieuwe Sjah, Riza Pahlawi, besliste de economische structuur van zijn land te moderniseren, bezat de Iraanse Staat slechts 400 km lijnen, verdeeld in verspreide baanvakken. Hij getroostte zich grote inspanningen om de verkeersmiddelen uit te breiden, vooral door de bouw van de Transiraanse Spoorweg, van moderne havens en van wegen.

Op de eerste plaats werd, aan de Perzische Golf, de haven Bender-Sjahpoer aangelegd. Die realisatie gaf nieuwe stuwkracht aan handel en industrie en maakte de invoer van locomotieven, wagens, dwarsliggers en ander materieel mogelijk.

Om zich een idee te vormen van het belang van de lijn van Bender-Sjah naar Bender-Sjahpoer dient men de economische belangrijkheid te onderstrepen van de twee zeeën die ze verbindt. De Kaspische Zee, die de U.S.S.R. scheidt van Iran, is de grootste binnenzee ter wereld en de verbindingsweg over zee voor de ruilhandel van goederen tussen beide landen. Aan de Perzische Golf geniet Iran een bevoorrechte positie: de Golf verleent inderdaad toegang tot alle delen van de wereld langs de zee van Oman, de Indische Oceaan en het Suezkanaal.

De werken aan deze voor de economie van het land onontbeerlijke lijn werden in 1927 aangevat. In 1938 plaatsten de spoorleggers de laatste spoorstaaf. De Transiraanse Spoorweg werd plechtig geopend op 27 augustus.

(1) Het ontstaan van de Iraanse Spoorwegen dagtekent van 1886. In dat jaar kreeg een Belgische ingenieur het eerste octrooi voor het aanleggen van een lijn die slechts 10 km lang was en die Teheran verbond met Rey. De eerste belangrijke realisatie van de Transiraanse Spoorweg.

De « Société belge de Chemins de fer et d'Entreprises » had deelgenomen aan de aanleg van baanvakken in de zuidelijke sector, in het bekoorlijke dal van Ab-i-Sezar. Er dienden amper 32,800 km spoor te worden aangelegd, maar deze sectie omvatte 15 km tunnels (in totaal 38), zegge 50 % van het hele tracé. De eerste houweelslagen vielen in april 1935; in februari 1938 was alles voltooid, vier maanden vóór de door het contract bepaalde termijn! De Belgische ingenieurs werden geprezen voor de wijze waarop de werken waren uitgevoerd.

De « Société belge de Constructions et d'Entreprises générales » (SOCOL) had, van haar kant, samen met de « Société d'Entreprises en Béton du Katanga », een ander baanvak van de zuidelijke sector uitgevoerd. Dit gedeelte van de werken, een der moeilijkste, omvatte het boren van een tunnel van 1.800 meter, gelegen op 2.700 meter hoogte... De kostprijs per kilometer beliep gemiddeld 9 miljoen B.F.

### Een expert van de Verenigde Naties.

Voor de heer Dinjaert, fabricatiechef in de C.W. Salzannes, is de Transiraanse Spoorweg helemaal geen onbekende. Als expert van de Verenigde Naties heeft de h. Dinjaert een jaar op deze reusachtige lijn doorgebracht. Van uit Teheran, waar hij verblijf hield, vertrok hij op inspectietocht naar de steden die door de lijn werden doorlopen. De namen van de belangrijke stations kent hij op zijn duimpje, Bender-Sjah, Bender-Sjahpoer, Kacham, Ghom, Karoem, Kazvine...

Van uit zijn villa te Profondeville ziet men de rotsen van het Maasdal. De h. Dinjaert verwelkomt mij op uiterst vriendelijke wijze. De fabricatiechef heeft heel wat herinneringen. Herinneringen uit Iran, maar ook uit Egypte, waar hij een jaar verbleef, van 1957 tot 1958, om de door de Suezcrisis onderbroken trafiek te reorganiseren.

### Zigzaglijnen.

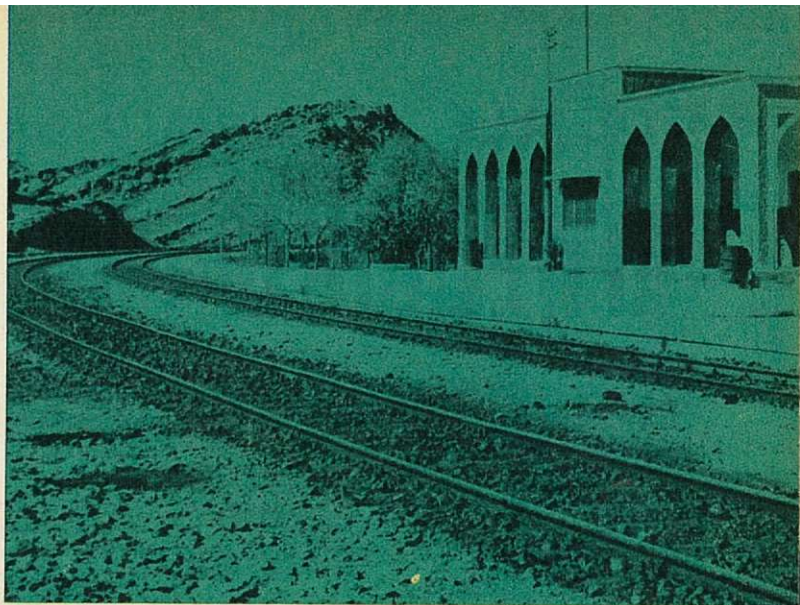
Voor de Belgische spormannen zal de h. Dinjaert vertellen over zijn herinneringen uit Azië.

« Hoe zag die spoorweg er uit? »

— Op talrijke plaatsen is het een bergspoorweg. De lijn van het noorden is een opeenvolging van zigzaglijnen net als de haarspeldbochten van een bergweg. Bekijk die foto eens. U ziet drie evenwijdige lijnen. Welnu, het is dezelfde lijn, maar de sporen liggen op verschillende niveau's.

De h. Dinjaert reikt me een foto over waarop twee lijnen gescheiden zijn door een derde, gekruist door een brug over een bergkloof.

« Een treinreis van de Perzische Golf naar de Kaspische Zee, vervolgt hij, duurt twee dagen en twee nachten. Ik kan erover meespreken, het is werkelijk zeer lang... U hebt reeds opgemerkt welke sterke helling er is op het baanvak Liège-Guillemains - Ans. Ginds is dat ook zo, doch niet gedurende enkele maar wel gedurende tientallen kilometers. Van 2.200 meter daalt men af naar 23 meter, terwijl beide punten slechts 150 km van elkaar verwijderd liggen. Om u een idee te vormen van de moeilijkheid van het reliëf kunt u ont-



houden dat, tussen Dokoek en Ghon, een afstand van 370 km, de trein door 143 tunnels rijdt. »

De h. Dinjaert vertelt met heel wat genoeg over zijn verblijf op Aziatische bodem. Eerst logeerde hij zes maanden in een hotel, na de aankomst van zijn echtgenote huurde hij een flat.

### Station en markt.

Het gelaat van Iran dat zijn, voor de h. Dinjaert, eveneens de schilderachtige treinreizen. Er zijn daar niet minder dan vier klassen.

« Bekijk het station dat op een afstand van de volkrijke buurt werd opgetrokken. De trein komt aan. Daar is hij, hij rijdt het station binnen. Heel het dorp is te been om de reizigers te verwelkomen... Op het perron heerst een grote drukte. In een oogwenk is het in een ware markt herschapen. Men koopt, men verkoopt, men ruilt. Dan werpen alle reizigers zich op de grond, naar het oosten gekeerd. Het uur van de bidstonde is aangebroken. De pauze duurt vanzelfsprekend vrij lang. Een kwart uur dat een mengelmoes is van stilte en gemompel. Maar het meest ongelooflijke schouwspel is de aankomst van tientallen zwervende, uitgehongerde honden. Hoe onwaarschijnlijk het ook moge klinken, die honden hollen naar het station precies op het uur dat de trein toekomt. Ze komen hun portie ophalen. De Iraniërs werpen ze hun afval voor. Ook de resten van de geïmproviseerde markt stellen ze op prijs... »

(Wordt voortgezet.)

D. POLET.

