

SPOORMANNEN OVERAL TER WERELD

DE EERSTE MAROKKAANSE SPOORWEG...

In 1887 werd ons land in Tanger vertegenwoordigd door baron Whettnall. De ambassadeur diende zijn geloofsbrieven te overhandigen aan de Sultan.

« Wat zal ik hem aanbieden? dacht zijne Excellentie. Kristal van Val St. Lambert of een Vlaams wandtapijt? »

De ambassadeur dacht lang na. Niets scheen hem te bevallen. Uiteindelijk besliste de baron, als aandenken, een kleine spoorweg aan te bieden. Was dat geen origineel middel om ons industrieel vernuft te laten doordringen in een beschaving waar de Europese invloed vrijwel nog onbestaande was?

Een Belgische missie in Marokko.

Weldra zou er een expeditie naar Noord-Afrika vertrekken. Onder de titel: « Een Belgische missie in Marokko » of « El Moghreb Al Aksa », schreef Edmond Picard hierover een uiterst pittig verhaal. Edmond Picard was een man die belangstelling toonde voor alles wat er in de wereld omging. Op het Paleis noemde

men hem « onze Oom de Rechtsgeleerde ». In zijn vrije uren ontpopte hij zich als een oplettend « spoorman ». Zo wou hij zich in Kongo rekenschap geven van de lijn Stanley Pool... In Marokko maakte hij deel uit van die fantastische onderneming.

Wat voerde baron Whettnall in het schild? Wou hij in de tuin van de Sultan een lijn van 1 km aanleggen... Het materieel? Sporen met een spoorbreedte van 0,60 m, een

HET SPOOR

J. Dosquet

luxueus versierde wagon en, vanzelfsprekend, een locomotief.

In België werd alles tot in de puntjes uitgewerkt. De laatste voorbereidselen dienden snel te worden beëindigd.

In Marokko zelf wachtte de ambassadeur ongeduldig op zijn spoorweg om zijn geloofsbrieven te kunnen overhandigen.

Een ingenieur uit Mons, de h. Achille Legrand, leverde het onontbeerlijke materieel. Hij verklaarde zich zelfs bereid om een ingenieur ter plaatse te zenden die toezicht zou houden op het monteren en die de spoorweg, de eerste van Marokko, op gang zou brengen.

In enkele weken was alles klaar. Op 4 december 1887 scheepten vijf mannen in naar Afrika : Pierre Helderwerdt, hoofdmonteur ; Louis Canon en Legrand, ingenieurs ; Theo Van Rysselberghe, kunstschilder, en Edmond Picard.

Op 22 december wachtten zij te Tanger met ongeduld op het geleide dat Sultan Mouley-Hassan hun beloofd had. Tevergeefs. Moe gewacht, verlieten zij onmiddellijk de zee voor Mequinez.

150 kamelen.

Het volledige materieel werd, in onderdelen, meegevoerd door een



karavaan van 150 kamelen. De stoomketel van de locomotief, die 270 kg woog, werd opgehangen aan een baar die door de twee stevigste kamelen van de karavaan werd gedragen.

Op 21 januari 1888 werden de afgematte leden van de expeditie op hofse wijze door de Sultan ontvangen.

Edmond Picard vertelt : « De Minister, in rok, pantalon, en met klakhoed, alle geborduurd met goud dat tijdens de reis heel wat getaand was. « Sicsu » droeg dezelfde kle-

dingstukken, afgeboord met zilver, maar keurig als kwamen ze zo van de galonmaker. Theo en onze ingenieurs in avondrok, witte das, hoge hoed, een afschuwelijke disharmonie van kleuren en lijnen in dit land met zijn bijbelse gewaden. In een even plotse als grillige bui en met het inzicht haar ver weg mee te voeren, naar onvoorziene plaatsen en plechtigheden, had ik zelf mijn advocatentoga meegebracht, die oude, trouwe gezellin, zinnebeeld van zelfstandigheid, hardnekkigheid en rechtvaardigheid, evenals mijn overslag en mijn baret. »

Maar zelfs in deze landen was het leven nog wat anders dan plechtigheden, praal en vreugdebetoon ; de harde werkelijkheid diende onder ogen te worden gezien : het bouwen van een spoorweg...

Wat een epische strijd !... De soldaten van de Sultan — askari's — verdringen elkaar in het park van Akdal, waar de heetgeblakerde stukken voor de spoorweg opgestapeld liggen.

Er werden harde noten gekraakt.

Edmond Picard laat zijn dichters-oog rusten op Pierre, de hoofdmonteur : « Met zijn pet op en zonder jas gaat Pierre te keer als een bezetene, vloekt en tiert en tracht enkele Marokkanen aan 't werk te zetten die destijds nog te Serating, bij Cockerill, waren, maar het ontbreekt hun aan werktuigen, vaardigheid en het beetje kunde van vroeger. Voor een die onhandig wat uitricht, staan er twintig te gapen. »

Wat al geduld moet de hoofdmonteur oefenen ! Wat al moeilijkheden moet hij overwinnen ! En waar de ingenieurs en de hoofdmonteur etter en bloed zweten, maalt de artiest een schilderijtje, krabbelt de advocaat enkele nota's...

Onze ingenieurs vragen naar piketpalen om het spoor af te palen. De Sultan laat een takkenbos aanrukken...

« Wij moeten echte palen hebben, rechte », brachten we hem aan 't verstand. Toen eiste hij de vlaggestokken van de militaire vaandels op.

De Belgische trein trekt voorbij...

Zondag 5 februari, negen uur. In de zon liggen twee sporen te blin-

ken. De eerste spoorweg van Marokko wordt plechtig geopend. Hier « de snoezige locomotief die trots is op haar sierlijk gewelfde borst waarop de goed staande kraag rust van haar rokende schoorsteen ». Daar « het rijtuigje met zalmkleurige gordijnen, versierd met effen rode Marokkaanse vlaggen waarop de groene Halve Maan prijkt ».

Vóór de Sultan te paard, geflankeerd door zijn vliegenmeppers, omringd met zijn wacht, rijdt de machine voorbij...

Langzaam rijdt ze verder, schokkend, sputterend, brommend...

Vervuld van trots staan de Belgen te kijken. Picard fluistert zijn vriend de schilder in het oor :

« Voor een stuk speelgoed ziet het er lang niet slecht uit... »

De hovelingen nemen plaats op de mollige kussens. En de machine zet opnieuw aan. De Belgen glimlachen.

« Gedaan met de karavanen... »

Sjeriefen, leden van het gevolg, Pacha's van Meknès, iedereen bolt... Aan boord van de Belgische trein maken allen een toertje door de hovingen.

... ondoorgroendelijke maskers.

Lijkt onze advocaat-geschiedschrijver niet ontgoocheld ?

« Wat verbergen ze, roept hij uit, achter de sluier van hun langdradige plichtplegingen, achter het masker van hun onbewogen wezens ? Ingehouden diplomatieke bewondering, misprijzen, onverschilligheid, onbegrip ? »

De Sultan buigt zich voor de ambassadeur. Intussen sputtert het geschenk verder door het park van zijn nieuwe opperheer.

De afvaardiging verliet Mequinez op 20 februari en was half maart in België terug.

Ondankbaar ?

Twee Belgische firma's die terstond dat prinselijke geschenk ten nutte wilden maken, stelden de Sultan voor een spoorweg aan te leggen die Fez met Mequinez zou verbinden. Plannen en bestekken werden opgezonden. De Sultan weigerde evenwel beslist.

De tweede Marokkaanse spoorweg werd door machtiger landen gebouwd.