

DOODSPOOR

Het ooit zo fiere Boliviaanse spoor is zo goed als uitgerangeerd. De overblijfselen van het materieel vind je onder meer terug in een woestijn even buiten de stad Uyuni. Tientallen oude stoomlocomotieven en wagons uit het begin van de vorige eeuw zijn daar op een zijspoor gezet en verkommen op de droge pampa. Een bezoekje aan het treinkerkhof met ex-monteur Natalio: 'Nee, ik word hier niet vrolijk van.'

TEKST: PAUL VAN HOOFF
FOTOGRAFIE: ESTHER KOKMEIJER



**DE INWONERS VAN UYUNI
ZAGEN HUN KANS SCHOON
EN GINGEN MASSAAL
OP ROOFTOCHT**



'SE NECESITA UN MECANICO CON EXPERIENCIA.' GEZOCHT: EEN MONTEUR MET ERVARING, GRAPT DE TEKST OP DE BRASILEIRO. NATALIO KAN ER NIET OM LACHEN

Nog niet eerder heeft Natalio Calzada (76) het treinkerkhof van Uyuni bezocht. En dat is opmerkelijk. De gepensioneerde treinenmonteur woont op nog geen drie kilometer afstand van het eindstation voor uitgerangeerde locomotieven en wagons van de ENFE (Empresa Nacional de Ferrocarril), oftewel de Boliviaanse spoorwegen. Veertig jaar lang onderhield Natalio in *La Maestranza* (De Werkplaats) van Uyuni stoom- en diesellocomotieven. 'Ik heb altijd met veel plezier aan de locs gewerkt,' zegt hij. 'Je mag gerust weten dat ik op mijn laatste werkdag moest janken. Ik kon moeilijk afscheid van mijn locomotieven nemen. Mijn hart deed er zeer van.'

Vanaf eind jaren zestig werden de stoomlocomotieven door de komst van dieseltreinen één voor één op een zijspoor gezet. Door ruimtegebrek leek de droge pampa even buiten Uyuni de geschikte plek. Altijd heeft Natalio geweten dat zijn locs daar tot pulp roesten. Maar om persoonlijk poolshoogte te nemen van de treinentreurnis – nee. 'Wat wij, het onderhoudspersoneel, jarenlang met veel liefde hebben onderhouden, rot in die woestijn weg. Je begrijpt dat we een klein trauma hebben opgelopen.'

Zijn grote kennis van de locomotieven brengt hem vandaag voor het eerst in zijn leven naar het treinkerkhof. Evenwel, in zijn borstzak heeft hij als geheugensteuntje de lijst van de verschillende types locomotieven gestopt. 'Ik ben oud en vergeetachtig,' verklaart hij het spiekbriefje.

GEZOCHT: MONTEUR

De taxi volgt het spoor dat regelrecht naar de pampa leidt. Voor treinen betekent het lijntje een enkele reis naar de vergetelheid. Bij het uitstappen zucht Natalio diep, zet zijn pet recht en loopt zelf-verzekerd op de eerste locomotief af. Zijn treinenlijstje zal hij nooit gebruiken. Moeiteloos identificeert hij uit de berg met schroot de verschillende locomotieven. 'Dit is een Brasileiro,' zegt hij wijzend op een enorme loc die op het eerste gezicht in redelijke staat verkeert. Maar schijn bedriegt. Alle vitale onderdelen zijn uit het Braziliaanse voertuig gesloopt.

Se necesita un mecanico con experiencia. Gezocht: een monteur met ervaring, grapt de tekst op de Brasileiro. Natalio kan er niet om lachen. Zelfs een door hen uitgevoerde revisie kan het voertuig niet meer redden. Een andere spreuk op dezelfde loc getuigt van meer realiteitszin: *Asi es la vida*, zo is het leven. Alles is eindig, ook centimeterdik staal. 'Die Brasileiro's waren degelijke locomotieven. Oersterk, en ze reden zowel voor- als achteruit.' Hij schraapt zijn keel: 'Nee, ik word hier niet vrolijk van.'

ROOFTOCHT

Gedecideerd vervolgt Natalio de rondleiding door het "knekelveld" van Uyuni. Treinonderstellen, stalen platen, moeren zo groot als een vuist liggen achteloos verspreid in het landschap. Antieke stoomlocomotieven van het type Americana, Garrat, Brasileiro en Bicicleta Alemana worden door hem herkend. De Garrat van Britse makelij is zijn favoriet. 'Eén Garrat trok zomaar vijftig volgeladen wagons voort. Een beest van een locomotief en prachtig om te zien.' Na een uurtje rondstappen heeft Natalio er wel genoeg van. Bovendien is het hier gevaarlijk, weet hij. 'De soldaten houden ons in de gaten.'

Soldaten? In de verste verte is geen groenhemd te zien. 'Ze kunnen ons vanuit het dorp zien. We bevinden ons op verboden terrein.'

Aanvankelijk werden de stoomlocs bewaakt. Maar de autoriteiten lieten de boel versloffen. De inwoners van Uyuni zagen hun kans schoon en gingen massaal op rooftocht. Ze zijn zo grondig te werk gegaan dat van veel locomotieven niet meer over is dan een stalen staketsel. Het oord is inmiddels een trekpleister voor toeristen. Natalio is van dit gegeven niet op de hoogte. Hij is dan ook verbaasd als even later vijf met toeristen volgeladen *fourwheeldrives* bij het treinkerkhof stoppen. De Duitser Enrico Franke is onder de indruk. 'Tegenwoordig

rijden treinen met 300 kilometer per uur over het spoor. Hoe hard gingen deze locs? Dertig, veertig kilometer per uur? Wat is er in honderd jaar tijd toch veel veranderd. Alsof je een reis door de geschiedenis maakt.'

PRIVATISEREN

Wat de meeste toeristen niet weten, is dat voor een tiental stoomlocomotieven de enkele reis naar het treinkerkhof bespaard is gebleven. Ze staan achter het station van Uyuni op een ommuurd terrein. Het spoorwegpersoneel kreeg op tijd in de gaten dat de locomotieven van historisch belang zijn. Maar ook hier krijgt de tijd vat op de treinen. Het terrein is niet overdekt. Bruin is de dominante kleur. 'Maar gelukkig zijn de locomotieven nog intact,' zegt ingenieur Hugo Oviedo Bellot. De treinen gaan ook hem aan het hart. 'Het is doodzonde dat de locomotieven zo zijn verwaarloosd. We hadden te laat in de gaten dat de treinen werden gestript. Het was een slecht idee om ze op de pampa te parkeren. Toch was er geen andere keus. Er was gewoon geen ruimte.'

Oviedo Bellot is plaatsvervangend werkplaatschef. Hij knijpt zijn handen dicht dat hij nog altijd een baan bij het spoor heeft. In 1996 werd het Boliviaanse spoor geprivatiseerd. De ENFE maakte plaats voor de FCA (Ferrocarril Andino), een Chileens spoorbedrijf. Van de ene op de andere dag verloren in Uyuni 600 spoorwegmensen hun baan. Oviedo Bellot is een van de veertig werknemers die mochten blijven. 'Uyuni was voorheen een spoorwegknooppunt,' zegt hij. 'Het was hier altijd een drukte van belang. Treinen reden af en aan. De werkplaats was de beste van het land. Altijd heerste hier een grote bedrijvigheid. Nu is het een dooie boel.' En, met een gemaakte glimlach: 'Het is hier zo stil als op een kerkhof.'

De FCA onderhoudt nog een kwakkelend passagierslijntje van de stad Oruro naar de Argentijnse grensplaats Villazón. En er rijden nog locomotieven met vrachtwagons op en neer van Uyuni naar Chileense kuststeden. Meer spoor biedt de private maatschappij niet.

De huidige regering van president Evo Morales onderzoekt de mogelijkheden om de privatisering terug te draaien. Een gepasseerd station, vindt Oviedo Bellot. 'Het Boliviaanse spoor is zo goed als afgeschreven.'

MUSEUM

Dat geldt nog niet voor de stoomlocomotieven die uit handen van slopers zijn gebleven. Behalve de Garrats, de Brasileiro's en de Americana's staan hier ook in volle glorie Hitachi- en Vulcan-stoomlocomotieven. Natalio Calzada maakt op deze plek een heel wat gelukkiger indruk dan op het kerkhof. Dolgraag zou hij als gids willen werken in het treinenmuseum van Uyuni. Want er bestaan volgens Oviedo Bellot plannen om de nog geconserveerde treinen doorlopend te exposeren voor de vele toeristen die het plaatsje Uyuni gebruiken als springplank voor de nabijgelegen zoutvlaktes. Voornaamste struikelblok is de financiering. 'We hebben zo'n anderhalf miljoen dollar nodig om de boel op te lappen. Maar anderhalf miljoen dollar is in Bolivia een onoverkomelijk bedrag. Het zal erop neerkomen dat de treinen ook hier een roestend bestaan zullen leiden. Dood- en doodzonde.'

'ASI ES LA VIDA', ZO IS HET LEVEN. ALLES IS EINDIG, OOK CENTIMETERDIK STAAL



10 februari is in het CBK in Rotterdam de presentatie van het boek *A Summary of the World* van Esther Kokmeijer, met daarin een fotoverslag van haar 15 maanden durende zoektocht naar het zwaartepunt van alle continenten, waaronder de foto's van de reis naar Bolivia. De expositie, met foto's en een documentaire over de reis, duurt tot 17 februari. Zie: www.daarzijn.nl

