

## 15. De Wonderen van McCulloch

Het snerpende gehuil van coyotes klinkt vreemd en onheilspellend. Het is een geluid waar ik niet aan kan wennen, ondanks het feit dat ik er de afgelopen dagen mee inslaap en mee wakker word. Terwijl ik de tent uit kruip, kijk ik schichtig om me heen, bedacht op eventueel gevaar. Maar het terrein is nog in diepe rust. Op onze tent ligt een dun laagje ijs. Boven het meer en het pad dat pal langs het water slingert, hangt een iele mist. De mist danst verleidelijk en geeft steeds een nieuw stukje bloot van het pad, de route die wij straks zullen volgen. De Kettle Valley Railway (KVR), een oude spoorlijn die een nieuw leven is begonnen als toeristische trail, ontwaakt.

Het plaatsje McCulloch stelt anno 2001 niet veel voor. Het ademt de eenvoudige sfeer van vroeger. Ten tijde van de aanleg van de spoorlijn was het niet meer dan een bouwstation nabij een kunstmatig aangelegd meer, op 1350 meter hoogte. Ook nu is het, voor ons als fietsers, een functionele, noodzakelijke halte, in een onbewoond en ruig gebied. Het is een rommelig recreatieterrein met basale voorzieningen. Het oogt verwaarloosd, of liever gezegd, het krijgt een opknapbeurt. De nieuwe eigenaars van het terrein zijn vastbesloten een en ander te renoveren. Nu bestaat het uit een paar *cabins*, een gloednieuw houten hotel in aanbouw, een aanlegsteiger voor boten en een camping waar alvast een plek is gemarkeerd voor de nieuw te bouwen douches. McCulloch bereidt zich duidelijk voor op de toekomst, op meer toeristen.

Het plaatsje McCulloch heette vroeger Station Hydraulic Lake. De naamsverandering is een eerbetoon aan Andrew McCulloch, *chief engineer* in dienst van de Canadese spoorwegen, de ontwerper en bouwer van de KVR. Hij was het technische brein achter deze uitzonderlijke spoorlijn, een spoorlijn waaraan al snel werd gerefereerd als McCulloch's Wonder.

Het is amper voor te stellen dat er ooit een trein heeft gelopen door dit onherbergzame terrein. De Kootenays is een uitgestrekt gebied in de Canadese provincie British Columbia, pal aan de grens met de Verenigde Staten. Hier zijn diverse ruige bergketens, vele rivieren en valleien, die alle geografisch gezien van noord naar zuid lopen. Dat laatste is een essentieel gegeven. Want het grillige landschap maakte het reizen tussen oost en west tot een waar avontuur, terwijl noord- of zuidwaarts reizen van oudsher relatief makkelijk was. Het gebied bleek aldus beter toegankelijk voor buurland Amerika dan voor de Canadezen zelf. Lange tijd lieten de Canadezen zich door deze natuurlijke barrières weerhouden om een verbindingsroute, een spoorlijn, aan te leggen tussen de westkust en het binnenland. Pas toen de Amerikanen op grote schaal wisten te profiteren van het goud en zilver dat in dit gebied gevonden werd, en de Canadezen niet, veranderde dat. In 1910 werd de Kettle Valley Railway gebouwd, een spoorlijn tussen Midway in de Kootenays en Hope in het westen, nabij Vancouver. Als spoorlijn was de KVR geen lang leven beschoren. Begin zestiger jaren werd de lijn gesloten. De spoorlijn en het goederenvervoer per trein waren ingehaald door snelwegen en vrachtauto's.

Er wordt veel gedaan om de geschiedenis van de KVR levend te houden. Dat het plaatsje Midway het officiële startpunt is van de KVR, is niet te missen. In levensgrote letters staat er 'Mile 0' op het oude stationsgebouw gekalkt en naast het gebouw pronkt een heuse herdenkingsplaat om aan dit feit een officieel tintje te geven. Her en der langs de route treffen we verlaten stationsgebouwen, oude wagons en vervallen bevoorradingschuren, overblijfselen die tot de verbeelding spreken. Toch zijn het met name de ruigheid en de

kwetsbaarheid van het tracé die indruk maken. Die ervaren we namelijk aan den lijve. De vele bruggen en tunnels die we tegenkomen vallen ten prooi aan erosie, hevige regens, sneeuwval en vorst. Het gebied is daardoor letterlijk in beweging. Ettelijke keren duwen of trekken we de zwaarbeladen fietsen door onherbergzaam terrein, door water of bodemloos los zand. Af en toe kunnen we niet verder omdat er een brug of een wand is ingestort. De weg is dan zomaar ineens verdwenen. Bij dergelijke *wash-outs* moeten we improviseren. Dan splitsen we ons op en gaan we op ontdekkingsstocht, om te kijken waar we een doorgang kunnen vinden. Ware speurtochten, soms tot in de wijde omtrek. Als een van ons een mogelijkheid ziet, komt het echte werk. De enige optie is dan om de fietsen met vereende krachten en de nodige zweetdruppels over steile, dichtbegroeide bergwanden, naar beneden te sjuwen en ergens verderop weer naar boven, terug naar het pad. Meerdere malen wordt onze vindingrijkheid getest en ons geduld op de proef gesteld. Dergelijke voorvallen maken dat ik langzaam maar zeker de geschiedenis van de KVR steeds indrukwekkender ga vinden. Ik denk aan de tijd dat hier nog een trein liep. Hoe spannend moet het reizen toen geweest zijn. Een ingestorte brug, tunnel of defecte rail was destijds beslist ook geen zeldzaamheid. Met name in de barre wintertijd moet de ene spoedreparatie de andere hebben opgevolgd. Improviseren was toen geen optie. In zo'n situatie zat er niets anders op dan wachten tot de onderhoudsploeg gearriveerd was en haar werk had gedaan. Al die herstelwerkzaamheden moeten verschrikkelijk tijdrovend en kostbaar geweest zijn. Ze hebben er ontegenzeggelijk voor gezorgd dat de in aanleg toch al extreem dure spoorlijn nooit echt rendabel kon worden. Het leven van de KVR mag dan niet lang geweest zijn, het was in ieder geval wel een veelbewogen leven.

Vandaag wacht ons, vertrekkend vanuit het plaatsje McCulloch, een van de wonderen van de KVR: de Myra Canyon. Deze canyon moet Andrew McCulloch en zijn collega's flink wat hoofdbreken en nachtmerries hebben bezorgd. Want hoe laat je de trein over een groot aantal diepe kloven naar de andere kant van het dal gaan? Het antwoord van McCulloch bestond uit het aanleggen van ingenieuze spoorbruggen, op hoogte. In dertien kilometer treffen we maar liefst achttien verschillende spoorbruggen. Deze *trestles* zijn stuk voor stuk wonderen van techniek. Ze rusten op vernuftige pijlers, hoge staketsels die als een kolossaal futuristisch spinrag van hout en staal, steun vinden op de bodem van de kloven en op de bergwanden. Op deze frisse, heldere herfstdag stoeit de zon met de beboste omgeving. De groene, gele en bruine bladeren zijn omgetoverd tot een gloedvol en sprankelend decor. Daarbinnen vormen de bruggen een ware belevenis. Ze zijn allemaal verschillend, qua lengte, constructie en wegdek. Uitnodigend spreiden ze hun technische hoogstandjes ten toon.

Het genieten gaat echter niet altijd zonder slag of stoot. Dat wordt pijnlijk duidelijk als ik een brug nader waar een bordje bij staat met de tekst: 'Gevaarlijke brug. Verboden te fietsen'. De brug oogt inderdaad gevaarlijk. Ik kijk naar de enorme rij bielzen die voor me ligt. De houten balken lijken te zweven boven de kloof. Een leuning ontbreekt, tussen de bielzen gaapt de afgrond. Het is onbestaanbaar dat ik hier fietsend overheen zal gaan. Ik haal diep adem en begin met de fiets aan de hand, stap voor stap, naar de overkant te schuifelen. Uiterst geconcentreerd. Om me heen kijken is geen optie, mijn ogen hebben een ijkpunt nodig. Die visuele houvast kan ik alleen maar in de bielzen vinden, 'zwevende' ijkpunten van zo'n twintig centimeter breed. Een hele tijd gaat het goed. Plotseling zie ik tussen de bielzen door de peilloze diepte en weet ik me omringd door een immense weidsheid. De leegte, op hoogte, vliegt me naar de keel. Een trillerig en wee gevoel komt opzetten. Opeens sta ik niet meer zo vast op mijn benen. Ik omklem mijn fietsstuur, het enige waar ik mezelf aan vast kan

klampen. De diepte domineert. 'Rustig blijven en diep ademhalen', houd ik mezelf voor, terwijl ik opnieuw een vast punt zoek voor mijn ogen. Ik spreek mezelf toe: 'Niet stil blijven staan, gewoon van biels naar biels lopen.' Biels voor biels stap ik verder. De overkant nadert. Eindelijk voel ik weer vaste grond onder mijn voeten. Ik kan ontspannen. Van de brug en de omgeving heb ik niets gezien tijdens de overtocht. Ik stap af en draai me om, om alsnog nog even te kunnen genieten van deze wonderlijke passage.

De meeste bruggen in de Myra Canyon zijn eenvoudig te berijden. Slechts een paar zijn van het kaliber open en gevaarlijk. Deze laatste zijn voorzien van waarschuwborden, en dat niet alleen. Op sommige bruggen zijn herdenkingsplaketten bevestigd. Ze bezorgen me koude rillingen. Met naam en toenaam worden de fietsers gememoreerd die de overkant niet gehaald hebben.



Ineens zien we verderop een beer staan. Sinds de canyon slingeren we door bosrijk gebied, voorzichtig dalend over zwaar bestuurbaar los zand richting Chute Lake. We zijn ons ervan bewust dat we door *bear country* rijden. Meestal komen we die beesten niet tegen, gelukkig. Maar dan toch... ineens is daar die zwarte beer op het pad voor ons. Geweldig. En griezelig. Het enige dat we kunnen doen is afstappen en op gepaste afstand wachten tot hij zijn weg vervolgt. Ik kijk daarna toch net iets vaker om me heen en ik betrap me erop dat ik onwillekeurig meer en harder ben gaan praten, om eventuele andere beren voor onze aanwezigheid te waarschuwen.

We dalen af richting Penticton, een stad gelegen op een hoogte van 400 meter. Omdat de helling van een spoorlijn maar een paar procent mag bedragen, genieten we van een geleidelijke daling van bijna duizend hoogtemeters. Langzaam maar zeker wordt de omgeving opener. We zien inmiddels het Okanagan meer onder ons liggen. De omgeving wordt opgeluisterd met druivenranken, appelbomen en bessenstruiken. Vruchtbaar gebied. Met enige moeite is het voor te stellen dat er over dit pad ooit stoomtreinen reden die fruit vervoerden naar andere delen van het land. Vanuit de stilte rijden we de levendige stad binnen. Penticton oogt modern, maar de stoomtreintjes en musea maken duidelijk dat de recente geschiedenis in ere wordt gehouden. Onze aandacht wordt getrokken door de SS Sicamous, een oude stoomboot die hier vroeger over de meren voer en nu dienst doet als museum. Op de boot is de Kettle Valley Railway nagebouwd, als modelspoorlijn.

Tot aan Hope, het eindpunt van de KVR, blijft de spoorlijn voor verrassingen zorgen. Niet alleen in de zin van los zand, pittige klimmetjes en enorme *wash-outs*, maar ook subtielere verrassingen. Net voor de stad Hope rijden we door de Othello Tunnels. Deze tunnels zijn gebouwd in een wonderbaarlijk rechte noord-zuidlijn, iets wat alleen maar te realiseren was dankzij McCullochs vernuftige berekeningen, eindeloze metingen en doorzettingsvermogen. En we passeren treinstations met klinkende namen als Juliet, Romeo en Lear. We weten niet of achter de namen van de tunnels en de stations een tragedie of liefdesgeschiedenis schuil gaat. In ieder geval wel passie en ongeëvenaard vakmanschap. Andrew McCulloch was niet alleen een groot fan van Shakespeare, hij was ook zelf een grootmeester.

In Hope moeten we omschakelen. Hier maken de ruige natuur, de wonderen van McCulloch en het gehuil van coyotes plaats voor stedelijk gebied, geasfalteerde highways en alledaagse verkeersgeluiden.

*Fietsen over de Kettle Valley Railway.*

*Canada: van Calgary naar Vancouver, via de Icefields Parkway en de Kettle Valley Railway. 2001.*