



Een dynastie van

SPOORMANNEN

Een werk
van
J. Delmelle

I. — DE OUWE MARCEL

Een gebogen karkas maar nog stevige, ofschoon ietwat stramme kuit, een openhartig uiterlijk, een gelaat met de kleur van een renetappel, waarin slimme en goedige oogjes flikkeren, dat is het portret van de tachtigjarige Marcel Barbeaux, een gepensioneerde van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen. Met zijn vrouw, Esther, bewoont hij een klein huisje langs de zoom van de weg die omhoog kronkelt naar Esquinpoint, een gehucht dat op geen enkele kaart voorkomt omdat het maar vijf haardsteden telt. Zijn zoon, die al veertien jaar gehuwd is, woont te Brussel; hij is bediende aan het hoofdbestuur van de spoorwegen.

Marcel Barbeaux — de ouwe Marcel zoals men hem noemt daar in die uithoek van de provincie waar hij geboren werd — er waar hij zich, na zijn pensionering, terugtrok — brengt zijn tijd door met duizend kleine karweitjes en ontpopt zich, beurtelings, als tuinier, timmerman, schilder, schoorsteenveger, schoenlapper... In een huis, zelfs in een klein huisje, is er altijd wat te doen: een deur afschaven, een slot oliën, een paaltje van de omheining rechtzetten... Iedere morgen trekt de ouwe Marcel er op uit — kwestie van fit te blijven, zegt hij — om de stijfheid uit zijn gewrichten te weren en zijn gezondheid op peil te houden. Het dorpsleven brengt trouwens zekere verplichtingen mee, zoals, bijvoorbeeld, het bijwonen van de begrafenis en de zielemissen. Al de dorpelings kennen immers elkaar en ze merken maar al te gauw wie er wel en wie er niet is. Daar hij graag met Jan en alleman op goede voet staat en met zijn tijd kan doen wat hem belijft, laat de ouwe Marcel nooit na « beleefd te zijn tegen de levenden en de doden », zoals hij het pittig zegt. Beleefd zijn is altijd zijn zorg en zijn trots geweest. Zijn houding ten overstaan van het publiek, toen hij treinwachter was, heeft hem menige wrange nasmaak bespaard en aan zijn eigenliefde enkele kleine, maar toch kostbare voldoeningen geschonken. Zo, op de dag toen een reiziger hem zegde — 't was op de lijn van Haine-Saint-Pierre — dat alles stellig veel beter zou gaan moest iedereen zich de moeite getroosten zo voorkomend te zijn als hij, Marcel Barbeaux!

De ouwe Marcel heeft thuis zijn bezigheden, doet elke morgen zijn kleine wandeling en gaat soms eens naar het dorp. De rest van de tijd, als het weer het toelaat, gaat hij op zijn gemak in een leunstoel zitten, buiten, op de kleine koer die het huis van de tuin scheidt. Die tuin, waarvan het achterste gedeelte vol groenten staat, pronkt, aan de kant van het koertje, met een overvloed van bloemen. Als hij ze bekijkt, denkt de ouwe Marcel soms terug aan de met bloemen versierde stations van de Maasvallei en aan andere in Vlaanderen, opgesmukt met geraniums, anjelieren, tulpen, gladiolen, afrikaantjes en dahlia's. Men zou wel denken dat ze zich mooi maakten om de reiziger te verwelkomen.

Wanneer ik in zijn streek kom, bezoek ik Marcel Barbeaux telkens als ik daartoe de tijd heb. Ik breng graag een uurtje in zijn gezelschap door. Esther zet voor mij een goeie tas koffie klaar. Haar man weet mij altijd iets te vertellen. Dit iets is immer interessant. En de taal van de verteller is toch zo sappig. Het is mij een waar genot naar hem te luisteren.

Hetgeen de ouwe Marcel vertelt, heeft steeds betrekking op zijn loopbaan. Wat al herinneringen heeft hij opgedaan tijdens de vele jaren die hij bij de spoorwegen doorbracht! En het zijn trouwens niet altijd zijn eigen herinneringen. De ouwe Marcel is een van die spoorvaders van wie men beweert

dat ze « een trein hebben ingeslikt ». Zijn persoonlijke herinneringen zijn enkel anekdoten die heel natuurlijk aansluiten bij het prachtige verhaal dat de geschiedenis van het spoor vertelt. Als men van zijn beroep houdt, spreekt het vanzelf dat men belangstelt in alles wat erop betrekking heeft en ermee verband houdt. Wanneer men deel uitmaakt van de grote gilde van het spoor en men daar prat op gaat, voelt men, onbewust, genegenheid voor alles wat trein, wagon, station, seinen en dies meer is! Men voelt zich solidair met zijn chefs, zijn kameraden, zijn collega's. Men behoort tot een uitgebreide familie waarvan alle leden, levenden en doden, niettegenstaande de tijd en ook de afstand, verbonden zijn door een gemeenschappelijke wil om te dienen. De makkers van eergisteren, van gisteren en van vandaag, zijn de schakels van één en dezelfde ketting, want, zoals de ouwe Marcel het schalks uitdrukt: de spoorweg is geen « eendagsvlieg ». 't Is een groots werk dat meer dan een eeuw geleden het licht zag en sedertdien voortbestaat, uitbreiding neemt en verbetert dank zij een groot aantal mensen: de spoorvaders.

Dit gevoel is bij Marcel Barbeaux zo sterk aanwezig omdat zijn vader, zijn grootvader en zijn overgrootvader destijds al bij de spoorweg in dienst waren en zijn zoon nu datgene in stand houdt wat zo iets als een soort traditie geworden is. De overgrootvader was stoker, de grootvader arbeidersbaas en de vader stationschef. Met zijn zoon en hemzelf maakt dat vijf generaties en honderdvijfentwintig jaren van arbeid, volharding en kennis! Wanneer de ouwe Marcel daarover praat, wanneer hij zijn stamboom schetst, neemt hij altijd een ietwat trotse houding aan. Zijn fierheid heeft iets weg van hoogmoed. Als ik naar hem luister, heb ik soms de indruk dat hij de grootse verwezenlijkingen van het spoor een beetje beschouwt als zijn eigen daden!

Zijn eigen daden! In een zekere zin is dat juist. De spoorwegen danken hun grootheid aan hem en aan al zijn gelijken, zijn voorgangers, zijn gezellen, zijn opvolgers, een ganse menigte, een waar leger. Zijn daden en deze van alle spoorvaders, van de hoogsten in graad tot de onbekende wroeters, van de ingenieur tot de loper, die destijds gewapend raet een bel en een vlag de trein voorafging om het publiek op afstand te houden, van de directeur tot de rangeerder, de lampenist of de wegwachter, langs alle trappen van de hiërarchie. Zijn daden en deze van al de mannen zoals hij, die « arbeidseer » bezitten.

Het embleem van de spoorwegen, iedereen weet het, is een gevleugeld wiel. Heeft de man die dit embleem ontworpen heeft er wel aan gedacht dat het wiel, al heel lang geleden uitgevonden door de onbekendste en geniaalste van alle mannen, niet alleen de snelheid, maar ook de gemeenschappelijke krachtsinspanning symboliseert? Elk van de samenkomende spaken draagt, de ene na de andere, een ontzaglijk gewicht. Indien er een verzwaakt en begeeft, is de rol van allen bedreigd. Geen enkele spaak is ooit gebroken in de loop van de 125 jaren geschiedenis van het Belgische spoor. Alle spoorvaders hebben hun werk plichtgetrouw vervuld. Sommigen hebben zelfs hun plichtsbeseft tot heldhaftigheid opgevoerd en zonder aarzelen hun leven geofferd om dat van anderen te redden. Dank zij allen heeft het spoor zijn strijd gewonnen.

« Ja », zegt de ouwe Marcel, « het spoor heeft zijn strijd gewonnen... maar die strijd, ofschoon gewonnen, duurt voort. Hij begint altijd opnieuw, alle dagen, en het komt erop aan hem immer te blijven winnen »!

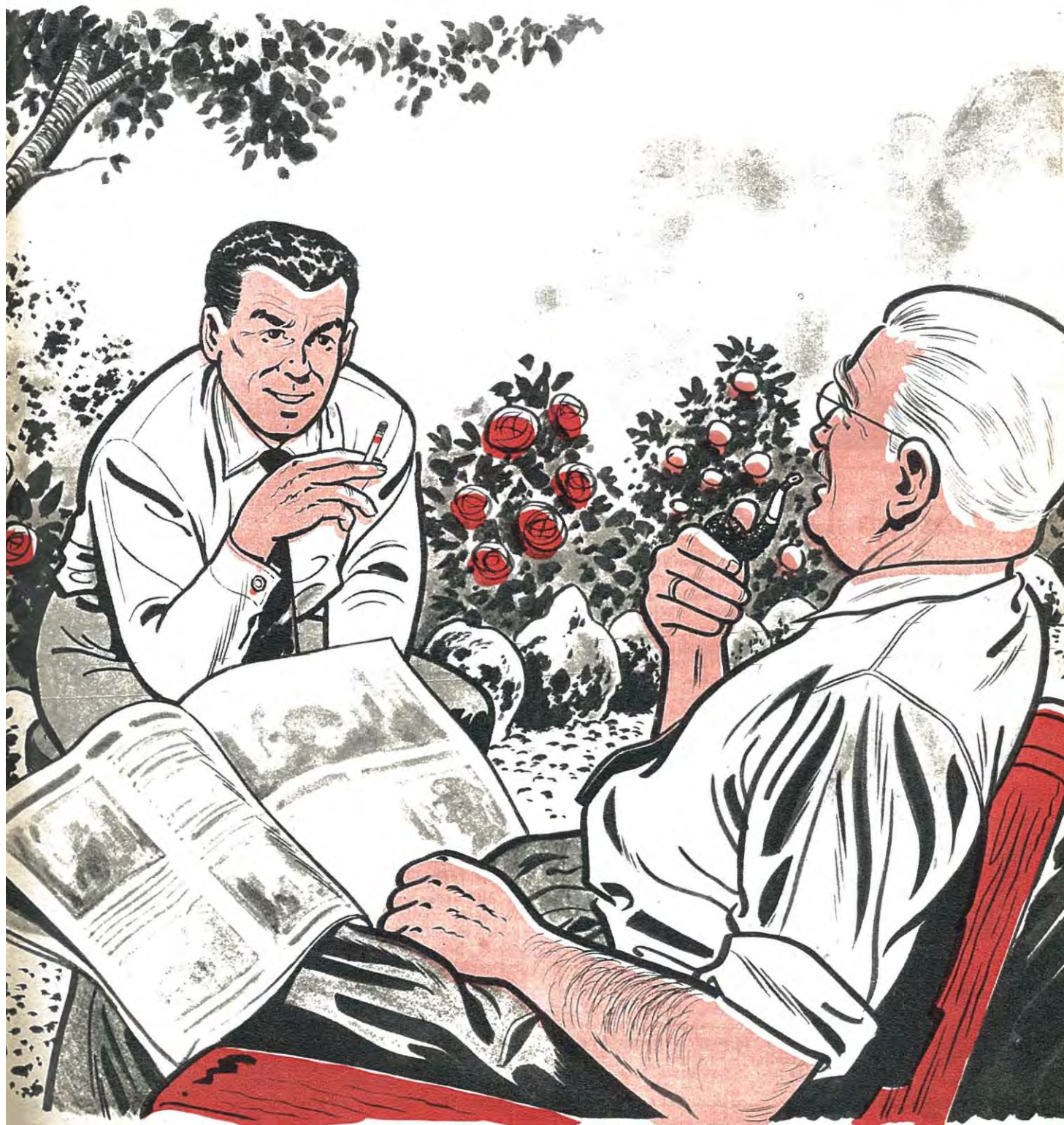
De ouwe Marcel heeft mij meer dan eens die strijd verteld, terwijl hij mij sprak over het werk van zijn vaderen en hij mij de nota's en de documenten liet lezen die hij met liefde verzameld had. En zo heb ik die strijd, dank zij hem, op mijn beurt kunnen doen herleven in een stijl die heel vaak de uitdrukkingen eigen aan de ouwe spooman overneemt, omdat ik die waarlijk zo dikwijls gehoord heb...

II. — DE NEDERLAAG VAN DE VRACHTRIJDERS

Zijn overgrootvader, Augustin Barbeaux, werd geboren in 1808. In die tijd werden de kinderen zeer jong aan het werk

gezet. Welke stieltsjes oefende hij uit vóór de omwenteling van 1830 ? Dat is ons niet bekend. We weten alleen dat, na de aftocht van de Hollanders, Augustin Barbeaux vrachtrijder werd in de streek van Mechelen. 't Was een stoere knaap, fors gebouwd, een en al spieren en die, zo zegde men, een nogal grote bek had. Slechts geruime tijd later, in 1836 of 1837, trad hij bij de spoorwegen in dienst.

De vrachtrijders, de voerlieden, de koetsiers, de ondernemers van messageries en de postmeesters behoorden, samen met enkele volksvertegenwoordigers, tot de verwoedste, de hardnekkigste en de onverzoenlijkste tegenstanders van de spoorweg. Vooraleer die nieuwe wijze van vervoer in ons land



tot stand kwam, was er al veel over gesproken geworden naar aanleiding van bepaalde proefnemingen in het buitenland. In 1825 hadden de Engelsen de lijn Stockton - Darlington geopend. De wagons werden om beurten getrokken door stoomslepers — zo noemde men toen de stoomlocomotieven — en door paarden. Op sommige gedeelten van de lijn nam men ook zijn toevlucht tot het hellend vlak. Die eerste lijn werd, benevens voor het vervoer van steenkolen en allerlei goederen, ook gebruikt voor het verkeer van door paarden getrokken postwagens, waarvan de rijtuigbak op het onderstel van een wagon was aangepast. 't Was nog geen spoorweg in de ware zin van het woord, maar 't leek er toch al sterk op. Daarna, in 1828, ontstond de lijn van Budweis naar Linz, in Oostenrijk. De tractie geschiedde er door paarden. In hetzelfde jaar, werd in Frankrijk de lijn van Saint-Etienne naar Andrezieux voor het verkeer opengesteld. Daar ook vervulden de knollen de rol van sleper. In 1830 zagen twee nieuwe spoorverbindingen het licht: de ene in de Verenigde Staten — met paardentraction — en de andere in Engeland. Deze laatste verbond Liverpool met Manchester en moest een volledige dienst verzekeren: reizigers- en goederenvervoer. De treinen werden uitsluitend door

locomotieven gesleept. Met deze lijn — de eerste in de hele wereld — hadden de spoorwegen hun definitieve vorm gevonden. Het Britse voorbeeld zou in 1835 nagevolgd worden door België, de eerste spoorwegnatie van het Europese vasteland.

Het succes van de verbinding Liverpool - Manchester, die officieel ingehuldigd werd op 15 september 1830, gaf aanleiding tot overvloedige commentaar. Voor vele journalisten was het spoor de toekomst. « Maar », vroegen de vrachtrijders, de voerlieden, de koetsiers, de ondernemers van messageries en de postmeesters zich af, « wat zal er van ons geworden als het succes van de spoorwegen nog toeneemt ? ».

Augustin Barbeaux redeneerde zoals al zijn gezellen. Voor hem was de spoorweg de vijand die men tot elke prijs en met welk middel ook moest beletten wortel te schieten, veld te winnen en tot iets machts uit te groeien. De vrachtrijders en hun gezellen uit die tijd stelden meer vertrouwen in de kracht van hun spieren dan in die van de verstandelijke argumenten. Wat konden ze dan ook anders doen dan hun toevlucht te nemen tot daden telkens als hun daartoe de gelegenheid geboden werd ? Welnu, enkele industriëlen waren zich heel goed bewust van alle voordelen die het spoor hun kon bieden en hadden private spoorlijnen laten aanleggen om de verschillende takken van hun ondernemingen met elkaar te verbinden of om hun bedrijven aan te sluiten op een waterloop, stroom, rivier of kanaal uit de omgeving. Zo was de kolenmijn van Grand-Hornu sedert mei 1830 verbonden met het kanaal van Bergen naar Condé door een spoorlijn van achttien en een halve kilometer lengte. De houten kipwagentjes, die er op heen en weer reden, werden door paarden getrokken. Konden de vrachtrijders en zij die van het wegvervoer leefden dit « verraad » dulden zonder te reageren ? Ik stel mij voor dat ze, tussen pot en pint, heftig discussieerden en hun « dat zal zo niet aflopen ! » onderstreepten met schallende vloeken en verwensingen aan het adres van de patroons, voorstanders van een dodelijke vooruitgang, en van de overheid die zich niet verzette tegen hun revolutionaire verwezenlijkingen. De ouwe Marcel kon zich gemakkelijk indenken dat zijn overgrootvader Augustin, een weinig aangeschoten, herhaaldelijk opgesprongen was om zijn kameraden toe te spreken. Kon hij vermoeden dat hijzelf en tal van zijn nakomelingen later hun dagelijks brood aan de spoorweg zouden te danken hebben ?

De vrachtrijders van 1830 spannen zich dus in om de spoorweg de pas af te snijden. Hun driftige woorden vinden aandachtige en bereidwillige oren. In oktober 1830 hebben te Hornu betogingen plaats tegen de spoorweg. Een oproer barst los. De opgezweepte menigte luistert naar het parool dat meerdere krachtige stemmen herhalen : « Naar de wijk ! Naar het kasteel ! » Plotseling gehoorzaamt de massa. Een ongeordende en woedende kudde stormt naar de kolenmijn, naar het stadsgedeelte waar het personeel van de onderneming gevestigd is en naar het kasteel Degorge-Légrand waar de eigenaar woont. Zij verschaft zich toegang tot het park, dringt het gebouw binnen en plundert dit met de nauwgezette toorn van hen die zich de handhavers van het recht wanen. Het is een betreurenswaardig schouwspel : de deuren worden uit hun hengsels gerukt, de kussens opengereten, de meubels omvergeworpen en hun inhoud over de vloer verspreid ; fijn porselein wordt als werptuig gebruikt, spiegels en ruiten vliegen in scherven, alles wordt verscheurd, bevuild en talrijke waardevolle voorwerpen worden gestolen. Nog lang zal men in de Borinage van een oneerlijk verworven fortuin zeggen : « 't Komt uit het kasteel Degorge ».

Alle tegenstand ten spijt, zou de spoorweg zegevieren en een einde stellen aan de alleenheerschappij van de vrachtrijder, ja zelfs lange tijd, tot aan de opkomst van de auto-mobiel, het vervoer op de weg bijna geheel lam leggen. Van omstreeks 1840 tot in de eerste jaren van deze eeuw, zullen de wegen als het ware geen andere gebruikers meer hebben dan de boeren met hun kruiwagens en hun storkarren. Hoe rustig was het er gedurende die ganse tijd ! Geen diligences meer, behalve tussen heel kleine gemeenten in de Ardennen en in de Kempen, en nog geen rammelende trams, geen knallende limousines of cabrioletten die verstikkende stofwolken achter zich doen opwaaien. Welk een rust voor de mensen die langs de steenwegen wonen !



Foto Michel Delmelle

Joseph DELMELLE

Joseph Delmelle, gesproken uit een familie die de Ardennen en de Maasvallei bewoonde, werd geboren te Jambes op 25 november 1919. Hij doorleefde moeilijke aanvangsjaren (stalenmaker in een grote stoffenwinkel, tramconducteur...) en veroverde, dank zij zijn noeste arbeid, een plaats in de letterkundige beweging. Hij werd tevens onderbureauchef bij de M.I.V.B. (Brusselse trams) en behoort dus tot de grote spoorwegfamilie.

Hij won verscheidene poëzieprijzen (Prix Max Rose in 1945, du Thyse in 1955, Interfrance in 1956, Ile-de-France en Unimuse in 1958) en gaf een twaalftal dichtwerken uit, die hun lyrisme putten uit drie bronnen : de kindsheid, het geheimzinnige en de natuur. Wij vermelden o. a. : « Ces temps doux-amers », « Profondeur de la mer », « Meuse, ma douce sœur », « Le Pêcheur de regrets », « Obstation de la mer ».

Als kroniekschrijver op artistiek, letterkundig en toeristisch gebied, publiceerde hij o. a. volgende essays : « Un peintre de la Sambre, Pierre Paulus », « Panorama de la jeune poésie française en Belgique », « Armand Knaepen, peintre de la Hesbaye », « Ardenne et Meuse », « Benelux ».

Laten wij tenslotte nog vermelden dat hij altijd, met eenzelfde vriendelijkheid, bereid is om de beoefenaars van het letterkundige genre — ook het Nederlandse ! — kenbaar te maken aan de lezers van de talrijke tijdschriften waaraan hij medewerkt. Laten wij er ook aan herinneren dat zijn werk « Een dynastie van spoormannen », waarvan wij een vertaling publiceren, een bijzondere vermelding bekam in onze grote letterkundige wedstrijd « Prijs van de Directeur-Generaal der N.M.B.S. - 1958 ».

De spoorweg zou zich dus opdringen, zonder al te veel moeilijkheden, in weerwil van de vastberaden tegenstand van de voerlui, van de argumenten van een klein aantal journalisten en van de dwarsdrijverij van enkele volksvertegenwoordigers. Het is vermakelijk zekere uitspraken van die heren weer op te halen. De afgevaardigde Hélias d'Hudeghem verklaarde dat het spoor duizenden paarden zou veroordelen om te worden geslacht en dat het bovendien talrijke werklieden in een hachelijke toestand zou brengen. Een ander lid van het Parlement, een zekere M. Eloy de Burdinne, beweerde dat de per spoor vervoerde melk als boter ter bestemming zou aankomen. Zijn collega M. de Robaux voegde er op zijn beurt aan toe dat de eieren tot omeletten zouden geklotst worden. Sommigen deden opmerken dat de reizigers zich zouden blootstellen aan ernstige gevaren zoals verkoudheden en bronchitis. Anderen nog verzetten zich tegen de spoorweg wegens de snelheid, die ware ongevallen zou veroorzaken, en begonnen de traagheid te prijzen. Niets kon baten. Het is niet mogelijk een onvermijdelijke evolutie in haar loop te stuiten. Op 5 mei 1835, werd op de Groendreef de overwinning van het spoor definitief bevestigd.

III. — DE EERSTE SPOORMANNEN

De onafwendbare zegepraal van 5 mei 1835 werd natuurlijk niet zonder strijd, maar toch zonder al te veel moeite behaald. Misschien lag zij al enkele jaren vroeger in het verschiet.

Op 24 augustus 1831, wat meer dan een maand na de troonsbestijging van onze eerste Koning en amper een veertiental dagen na de tiendaagse veldtocht tijdens welke de Franse troepen onder maarschalk Gérard de soldaten van koning Willem dwongen terug te trekken, verscheen een Koninklijk Besluit dat het probleem van het vervoer per spoor aansneet. Ten tijde van de Hollands-Belgische Unie, geschiedden de handelsbetrekkingen tussen Antwerpen en de steden van de Maasstreek en het Rijngebied hoofdzakelijk, om niet te zeggen uitsluitend, over de Hollandse binnenwateren. Zouden de Nederlanders, uit wrevel en als straf voor onze « ondankbaarheid », ons niet hinderen of eenvoudigweg verbieden deze waterwegen te gebruiken? Hoe het ook mocht aflopen, onze regeerders waren ervan overtuigd dat regeren vooruitzien is, en overwogen al vroeg hoe het mogelijk zou zijn ons land een spoorwegnet te schenken dat het eventueel zou beschermen tegen een plotse Hollandse beslissing getroffen in een opwelling van slecht humeur.

Het Koninklijk Besluit van 24 augustus 1831 brengt dus het spoorwegvraagstuk ten berde. Het stelt twee ingenieurs, Simons en De Ridder, ter beschikking van de Inspecteur-Generaal van Bruggen en Wegen, met de opdracht een ontwerp te bestuderen voor een spoorwegverbinding tussen Antwerpen, de Maas et de Rijn.

Simons en De Ridder onderzoeken dadelijk de kwestie. De spoorlijn die ze ontwerpen zal langs Maastricht lopen, die Belgische stad die wat later door de conferentie van Londen aan Holland toegewezen wordt. Rekening houdend met dit nieuwe feit, moeten Simons en De Ridder hun plannen wijzigen. De ontworpen lijn wordt omgeleid langs Tongeren en Wezet. Een vertakking zal tot Luik reiken.

Een ander Koninklijk Besluit, dat van 21 maart 1832, machtigt de Minister van Binnenlandse Zaken de lijn in levenslange concessie aan te besteden. Leopold I, die in Engeland de mogelijkheden van het spoor ingezien heeft, ijvert krachtig voor de aanleg van een spoorwegnet in ons land.

De kwestie van de concessie geeft in het Parlement aanleiding tot talrijke discussies. Moet de lijn aangelegd en geëxploiteerd worden door de private sector? Vele afgevaardigden zijn hiertegen gekant en oordelen dat de Staat zich ermee moet belasten. Op 19 juni 1833, legt de Minister van Binnenlandse Zaken, Charles Rogier, aan de Kamer een wetsvoorstel voor dat het principe van de aanleg door de Staat bijtreedt.

(Wordt voortgezet.)



Foto A. De Grove

INDIVIDUELE WEDSTRIJD VOOR INSTRUMENTISTEN

Het Centrale Comité voor Vrije tijdswerken en Geestesontspanning organiseert een wedstrijd voor instrumentisten-solisten. Deze wedstrijd zal twee zittingen omvatten.

- De eerste, in 1960, voor klassieke muziek ;
- De tweede, in 1961, voor lichte muziek.

De proeven, die allebei begiftigd zijn met 5.000 F prijzen, zijn toegankelijk voor alle spoormannen, in dienst of gepensioneerd, alsook voor de leden van hun gezin die rechthebbenden zijn van onze Sociale Werken.

De inschrijvingen voor de eerste proef (klassieke muziek, zonder onderscheid van instrument) moeten, vóór 31 januari 1960, toekomen op de Directie P.S., Bureau 53.22, Belliardstraat, 76, Brussel 4.

De kandidaten moeten hun volledige identiteit vermelden (naam, voornaam, geboorteplaats en -datum, eventueel administratief adres, persoonlijk adres, identificatienummer dat voorkomt op het geneeskundig boekje) en het instrument dat zij bespelen.

Nadere inlichtingen zullen hun, ten gepasten tijde, worden toegezonden.