



Een dynastie van SPOORMANNEN

Een werk
van
J. Delmelle

Op enkele kleine amendementen na, wordt het wetsvoorstel van Charles Rogier door de Kamer gestemd, door de Senaat wettelijk bekrachtigd en op 1 mei 1834 door Leopold I goedgekeurd. Het voornaamste artikel bepaalt: « *Er zal in het koninkrijk een stelsel van spoorwegen aangelegd worden met als centraal punt Mechelen en leidend: in het oosten, naar de Pruisische grens, langs Leuven, Luik en Verviers; in het noorden, naar Oostende, langs Dendermonde, Gent en Brugge; in het Zuiden, naar Brussel en naar de Franse grens* ».

Het ontwerp van 1831 werd opgegeven. Waarom? En waarom werd als kern van het « stelsel » de oude hoofdstad van Margareta van Oostenrijk gekozen? Was het uit getrouwheid aan de traditie gehuldigd door de voorname postmeesters, die van Mechelen hun hoofdkwartier en het centrum van hun internationale organisatie gemaakt hadden? Of wou men, door die keus, te kennen geven dat het voortaan uit was met de heerschappij van de postmeesters, de vrachtrijders en de voerlui? 't Is mogelijk. Indien men dit beoogde, kon men het niet beter op touw gezet hebben!

De op 1 mei 1834 ondertekende wet voorziet de aanleg van een eerste proefbaanvak tussen Brussel en Mechelen. Simons en De Ridder — nog altijd die twee — worden met de leiding van die onderneming belast. Men werft grondwerkers en arbeiders aan. Men begint te onderhandelen met de eigenaars van de gronden waarover de ontworpen lijn moet lopen. Tweeduizend dossiers worden samengesteld. De meeste zullen tamelijk rap afgehandeld zijn. Andere zullen omvangrijk worden (verslagen van meetkundige experts betreffende de oppervlakte van de onteigende stukken land, nota's over de schatting van de schade veroorzaakt aan de oogsten...). Drie « stoomslepers », alsmede een zeker aantal reizigers- en goederenwagens, worden te Newcastle, in Engeland besteld. Tweehonderd ton spoorstaven zullen door de gieterijen van Wales geleverd worden. Enkele van die spoorstaven zullen van de zending afgenomen worden om voor de vervaardiging van gietvormen te dienen, want de Belgische metaalindustrie zal de staven gieten die men in de toekomst zal nodig hebben. Er is werk ophanden voor zeer veel arbeiders. De eerste spoormannen zullen werkzekerheid hebben voor lange tijd, voor vele jaren, totdat ze op pensioen gaan.

Op 16 juni 1834 wordt het beginsein gegeven. De werken vangen aan. Men « scheert » het terrein. Men nivelleert. Men hoogt op. Veel spierkracht wordt verbruikt. Er is noch kraan, noch bulldozer, noch tractor, noch vrachtauto. De ontzaglijke taak komt uitsluitend op de spieren neer. De spieren verrichten wonderen: reeds in 't begin van oktober is het terrein klaar. Een gedeelte van de te Seraing en in Henegouwen bestelde spoorstaven is klaar en wordt in ontvangst genomen. De ijzergieterijen van Wales leveren de bestelling die bij hen enkele weken voordien gedaan werd. In die tijd eerbiedigden de leveranciers de opgelegde termijnen! Eens de spoorstaven ter plaatse, kan het leggen beginnen. Dit werk is geen gemakkelijk karweitje! Zonder morren spannen de spoormannen zich in. Begin oktober is een gedeelte van de lijn gelegd en de ingenieurs gaan over tot enkele voorafgaande verificaties. Werd de spoorbreedte geëerbiedigd? Is het ballastbed wel vast genoeg?

De tijd staat niet stil. Het werk gaat zonder verpozen voort, in omstandigheden die soms zeer lastig zijn. De winter is daar met zijn trieste nasleep: wind, regen, koude, sneeuw, vorst. Tijdens dit gure jaargetijde van 1834-1835 zijn de

spoorleggers doorlopend blootgesteld aan een ijzige wind; hun handen verstijven en hun gelaat wordt doorkorven door de duizenden kleine scheermesjes van de noordenwind. Maar die mannen zijn taai. Slechts weinigen vallen uit wegens ziekte... Op 3 maart 1835, ofschoon de barre winter de baan nog niet wil ruimen voor de vrolijke lente, kunnen de dagbladen aankondigen dat de grondwerken aan de spoorlijn nagenoeg beëindigd zijn, dat er alleen nog een stuk terrein tussen de Antwerpse steenweg en het Asielveld — of de Groendreef — moet in orde gebracht worden en dat het leggen van de spoorstaven snel vordert. De genomen proeven geven algehele voldoening.

Naarmate de tijd verstrijkt, doet de spoorweg meer en meer van zich spreken. De pers spant zich in om, zoals het behoort, de gewettigde nieuwsgierigheid van het publiek te bevredigen. Zij kondigt aan, zij logenstraft, zij preciseert, zij zet recht... Op 19 maart meldt een Antwerps blad dat de spoorverbinding Brussel - Mechelen zal verlengd worden tot aan de metropool... door een dienst van diligences getrokken door paarden. Wat later verneemt men dat die dienst geëxploiteerd zal worden door een genaamde Van Gend, en dat een brug — waarvan de constructie te Brussel al begonnen is — over het kanaal van Leuven naar Mechelen zal geslagen worden om het snel overstappen van de reizigers mogelijk te maken. Volgens de door het blad vernomen inlichtingen zal die brug gereed en geplaatst zijn in het begin van de maand mei. Er is overigens sprake van het graven van een kom op het Asielveld, waardoor de aken van het kanaal van Charleroi tot aan het station van de Groendreef zouden kunnen komen. Men beijvert zich dus al voor een samenwerking tussen het spoor, de weg en het water.

't Is weer lente. Het zwaarste werk is achter de rug. Er blijven nog een hoop kleine detailkwesties te regelen. Waar zal de kaartjesuitreiker post vatten? Waar zal men de kantoren onderbrengen van wat men toen de « nieuwe weg » noemde? Men overweegt de oprichting van een gebouw op de Groendreef om er de administratieve diensten onder te brengen. In afwachting van de bouw van dit « station », waarvoor de architect Stielemans de plannen moet ontwerpen, zal men op dit eindpunt een eenvoudig houten paviljoen optrekken.

Terwijl de autoriteiten een hele boel problemen trachten op te lossen, vraagt het publiek zich af: « Wanneer zal de inhuldiging plaatsgrijpen? Zijn er plechtigheden voorzien? ». De dagbladen antwoorden: de eerste reis zal waarschijnlijk gebeuren in 't begin van de maand mei en de Koning zal de ceremonie voorzitten die met buitengewone luister zal gepaard gaan. Drie stoomslepers staan klaar. Dertig wagons wachten. Op 26 april meldt de « Moniteur » dat de plechtige inhuldiging vastgesteld is op 5 mei 's middags.

Tijdens de weken die de plechtigheid voorafgaan, blijven de spoormannen druk bezig. Tussen Vilvoorde en de plaats die men « La Perche » noemt, herhalen de ingenieurs Simons en De Ridder hun proeven. Op zekere dag volbrengen ze, zonder onheil, tien reizen. Een andere keer haken ze aan « De Pijl » — die een trekkracht van dertig paarden ontwikkelt — een trein van drieëntwintig wagons, dit om zich rekenschap te geven van de werkelijke mogelijkheden van de machine. Enkele ingenieurs, die uit het buitenland gekomen zijn, volgen met belangstelling — ook een beetje sceptisch — de « proeven » geleid door onze twee landgenoten.

De grote dag nadert. Op 2 mei publiceert de pers het officieel inhuldigingsprogramma van de spoorlijn. Bij het

eerste kanonschot zullen op de Groendreef drie treinen zich in beweging zetten : « De Pijl » zal zeven wagons slepen, de « Stephenson » ook zeven en « De Olifant » — die tweemaal zoveel trekvermogen heeft — zestien. Bij de terugkeer zal « De Olifant » de dertig wagons trekken. Om het laatste restje ongerustheid te verdrijven, verschijnt, op de vooravond van de inhuldiging, in de « Moniteur » een nota, zeggende : « Alle voorzorgsmaatregelen zijn getroffen opdat geen enkel ongeval zich zou kunnen voordoen. Trouwens, om de personen, die wegens de snelheid van de stoomslepers enige bezorgdheid mochten gevoelen, volledig gerust te stellen, zullen de wagons ongeveer een uur doen over het traject van Brussel naar Mechelen, ofschoon dit traject in 18 tot 20 minuten kan afgelegd worden ». In dezelfde nota, zinspelend op de bereikte snelheid tijdens de voorafgaande proefritten — 37 kilometer per uur ! —, meldt het Staatsblad dat « zelfs aan die snelheid, de ademhaling geenszins belemmerd wordt, ook niet in de open wagons ».

Op 5 mei, begunstigd door een prachtig weertje, brengt de inhuldiging op de Groendreef een aanzienlijke menigte op de been. De Koning woont de plechtigheid bij, maar neemt geen deel aan de reis. Om 12 h. 23 geeft het kanon het vertreksein. « De Pijl » vertrekt het eerst. Hij wordt bestuurd door ingenieur De Ridder. Daarop volgt de « Stephenson ». « De Olifant », die derde is, wordt bestuurd door Simons. De afstand Brussel - Mechelen wordt in 45 minuten afgelegd door de eerste trein, in 50 minuten door de tweede en in 55 minuten door de derde. Bij de aankomst te Mechelen duwt een van de stoomslepers de stootblok omver die het eindpunt aangeeft, maar dit klein ongeval heeft geen enkel onaangenaam gevolg. Na enigszins van hun emoties bekomen te zijn, worden de reizigers uitgenodigd de inhuldiging door minister de Theux bij te wonen van de « gedenkzuil » die tegelijkertijd

de plaats aanduidt waar de eerste spoorstaven gelegd werden en het centrum vanwaar het aan te leggen net zich zal uitspreiden. Overeenkomstig het programma, worden voor de terugrit naar Brussel de dertig wagons — open en overdekte chars-à-blancs, diligences en berlines, die elk een dertigtal personen kunnen vervoeren — verenigd tot een enkele trein getrokken door « De Olifant ». Daar het stoomverbruik de verwachtingen overtreft, wordt de machine te Vilvoorde losgehaakt en verlaat zij de trein om een nieuwe watervoorraad op te doen. Een ernstige vertraging op de dienstregeling vloeit hieruit voort. Te Brussel wordt men ongerust en is men radeloos. Ach ! Men had het wel voorspeld : de spoorweg is een duivelse uitvinding... en Charles Rogier, die hem aan de Staat opgedrongen heeft, is een echte booswicht ! Om 17 h. 45 stoomt de trein eindelijk de Groendreef binnen met zijn ganse lading ambtenaren, ministers, overheidspersonen, diplomaten, senatoren, volksvertegenwoordigers... Het publiek aanbidt wat het zo pas vergruisd heeft. Het verwelkomt de trein met schallende toejuichingen. 't Is een triomf ! 's Avonds zijn in de Waux-Hall alle « hoge Pieten » op een diner aanwezig. Een vuurwerk, afgestoken aan de Schaarbeekse Poort, beëindigt de dag met een schitterend sloteffect. De eerste bladzijde van de roemrijke geschiedenis van de Belgische spoorwegen is geschreven !

IV. — AUGUSTIN VERANDERT VAN MENING EN GAAT VAN DE WEG NAAR HET SPOOR

Het was in 1836 of 1837 dat de overgrootvader van de ouwe Marcel, Augustin Barbeaux, bij de spoorweg kwam. Hij was nog geen dertig jaar oud, doch hij werkte al van in zijn jonge jaren en had meerdere stelen uitgeoefend ; het laatst had hij,



als vrachtrijder, zijn span geleid over de goede wegen die dateerden uit de tijd van Maria-Theresia of van het bewind van Napoleon; hij was van stad tot stad of van dorp tot dorp getrokken zonder zich te bekommeren om de moderne snelheidsroes.

Ofschoon hij geen onderricht genoten had, zo vertelde de ouwe Marcel mij, was overgrootvader Augustin niet gespeend van gezond verstand, noch van wijsheid. Weliswaar, was hij tussen 1830 en 1835 een der meest overtuigde, een der hardnekkigste, maar ook een der minst gevaarlijke vijanden van de spoorweg. In die tijd waren er, overigens, onder de afbrekers van het spoor talrijke gestudeerden die, niettegenstaande hun vrij behoorlijke intellectuele bagage, er ongeveer dezelfde mening als hij op nahielden. In onze huidige tijd, waarin de geleerden en de technici de uitvindingen en sensationele verweegbringen met kwistige hand uitstrooien, is men niet licht meer verbaasd. Het buitengewone is vergroeid met ons dagelijks leven en datgene wat vroeger nog hersenschimmig leek, is heden werkelijkheid geworden. Om goed het verzet, tegen het spoor, van een groot deel van de Belgen uit het eerste lustrum van de onafhankelijkheid te begrijpen, is er werkelijk veel verbeelding nodig; wij moeten ons inderdaad volledig in hun toestand kunnen indenken en dat is niet bijster gemakkelijk. Na de revolutie hernam het leven zijn gewone gang, kalm en rustig als een rivier. Alles ging best. Nu was men veeleer bang voor het avontuur. En de spoorweg was een avontuur. Iedereen had het voorgevoel dat zijn verschijning vele dingen op losse schroeven zou zetten, de werkvoorwaarden 't onderste boven zou keren, een werkelijke omwenteling zou teweegbrengen in het economisch systeem, de verdelingsmethoden zou wijzigen, verandering zou brengen in de wijzen van leven, denken, voelen, handel drijven; dat zij zekere industrieën te gronde zou richten en op alle gebied ernstige storingen zou teweegbrengen... Het is nogal menselijk dat men aarzelt een zaak af te sluiten waarvan men in het geheel niet weet wat zij zal opleveren. En men sluit haar met des te minder enthousiasme af, wanneer men met zekerheid weet welke onaangename gevolgen eraan verbonden zijn. In dit verband vertelde de ouwe Marcel me op zekere dag het volgende: « Al de uitvindingen, zowel de goede als de slechte, bevredigen de enen en mishagen de anderen. Al met al is het nog best zó: « kankeraars » zijn er nodig om het leven van een land aan te wakkeren, en hun tegenstrevers zouden de eersten moeten zijn om het nut ervan in te zien, want zij zijn voor hen waardevolle publiciteitsagenten... en prikkels. Deze tegenstrevers worden soms hartstochtelijke aanhangers, daadwerkelijke beschermers. Hoe sommigen er ook mogen over denken, het volk weet de verdiensten van de mensen en van hun verwezenlijkingen naar waarde te schatten. Soms heeft het hiervoor veel tijd nodig. Maar het doet nooit zoals de domkoppen die stijfhoofdig vasthouden aan hun vergissingen en die nooit veranderen... »

Later, zou ook de ouwe Marcel wel van zienswijze veranderen ten opzichte van het spoor. Maar, laten wij niet vooruitlopen op de feiten.

Na de overtuigende machtsontplooiing van 5 mei 1835, begonnen vele mensen na te denken en, bijna onbewust, hun mening te veranderen, hun standpunt te wijzigen, zich los te maken van de banden die het gevolg waren van een blind en ondoordachte gehechtheid aan de traditie, en toe te treden tot een dynamische opvatting van de dingen. En, wie loopt daar in het zog van de eerste locomotieven? Het is de Vooruitgang! Sommigen, die beseffen uit welke hoek de wind waait... en die geld bezitten, wedden er op. Men ziet weldra nieuwe ondernemingen oprijzen en het industriële kapitalisme bloeien. De geboorte van de grootnijverheid valt samen met de geboorte van de spoorweg: of volgt ze op de voet.

Augustin denkt ook na. Zijn geest openbaart hem, natuurlijk, geen al te grote horizonten op de toekomst. Wat voor een man zoals hij in de eerste plaats telt, is het dagelijks brood. Hij heeft een voorgevoel van al wat gebeuren zal. De spoorweg is geen experimenteel « stuk speelgoed ». De weg zal een deel van zijn nut en van zijn verkeer verliezen. De vrachtrijders, voerlieden en postwagenconducteurs worden met een min of meer vlugge dood bedreigd. Men moet een afwachting houding aannemen. Men moet, wanneer die gelegenheid zich voordoet, veranderen van broodwinning, een ander beroep aanvaarden. Doch, welk?

Sedert haar inhuldiging, wordt de lijn van Brussel naar Mechelen aanhoudend druk bereden. Het publiek is thans vertrouwd met het nieuwe vervoermiddel en zijn plotse overdreven voorliefde voor het spoor neemt nog immer toe. In de eerste dagen deden zich enkele kleine ongevallen voor. Op 8 mei, bij de aankomst te Mechelen, slaagde de machinist van « La Flèche » er niet in zijn locomotief tijdig tot stilstand te brengen. De machine ontspoorde, wierp het staketsel van het kanaal van Leuven omver en bleef steken in het slijk. Enkele reizigers werden tot aan de lenden in het modderige water van de oever geworpen. De publieke opinie stelde hiervoor niet de organisatie verantwoordelijk, maar jouwde, integendeel, de bestuurder uit. De 24ste van dezelfde maand, viel een onvoorzichtige reiziger uit een rijdende trein. Zijn been kwam onder een wiel terecht. Het werd afgezet. Het geval had een slechte afloop: de reiziger stierf vijf dagen nadien. Het publiek dacht hierover dat de reiziger zelf in zijn ongeluk gelopen was en hierom gestraft werd!

Van dag tot dag, en ondanks alles, bevestigt het spoor zijn overwinning. Ofschoon de prijs van het spoorkaartje voor die tijd vrij hoog is, komen talrijke mensen uit de provincie en veel vreemdelingen, die per spoor verlangen te reizen, te Brussel aan. Men kan niet voldoen aan alle aanvragen om een rit. Op de Groendreef wordt het kantoor van de ontvanger, van de morgen tot de avond, bestormd. Het is een duwen en stoten van je welste. Elke dag kunnen maar een 3.500 gelukkigen voldoening krijgen. Een dienst van grote paardenrijtuigen, als voorsmaakje van de latere « Brusselse tramwegen », wordt opgericht om uit alle hoeken van de hoofdstad de reizigers naar de spoorweg te brengen. Wie dit omnibusrijtuig benut is zeker van zijn plaats in één der treinen. In de naaste omgeving van de Groendreef doen de venters gouden zaken. Zij verkopen broodjes, worsten en « zure pijp ». Enkele oplichters profiteren van de gelegenheid. Zij verspreiden en verkopen valse reiskaartjes. Anderen die, dank zij door duiven aangebrachte boodschappen, ingelicht worden over het aantal reizigers die te Brussel de trein genomen hebben, kopen in het station Mechelen al de « terugbiljetten » op (de retourkaartjes bestonden toen nog niet) en verkopen ze met een winst van 100 tot 150 % aan de personen die nog dezelfde dag naar Brussel wensen terug te keren. De politie stelt een onderzoek in. Zij doet enkele aanhoudingen.

Aangemoedigd door het succes van de lijn Brussel-Mechelen blijft de directie van de Spoorwegen niet bij de pakken zitten; zij trekt de passende lessen uit de eerste weken van exploitatie. Zij versterkt de controle, verbetert haar oppervlakkige installaties, legt verschillende kwesties, waaronder deze van het vervoer der brieven, ter studie. Een vierde « sleper », « Le Belge », gebouwd door de werkplaatsen Cockerill van Seraing, zal weldra in dienst genomen worden. Twee andere locomotieven — men zal ze « Le Rapide » en « L'Eclair » dopen — werden in Engeland besteld. Men vangt de werken aan voor de lijn Mechelen-Antwerpen. Deze zal ingehuldigd worden op 7 mei 1836. Korte tijd daarop, begint men de bouw van de verbinding Mechelen-Dendermonde. Bijna gelijktijdig onderneemt men ook de aanleg van de lijn Brussel-Tubeke (die haar uitgangspunt zal hebben nabij het Rouppelein in het Bogaardenkwartier) en van de sectie Dendermonde-Gent. Deze laatste zal op 28 september 1837 voor het verkeer opengesteld worden. Om deze gebeurtenis nog meer luister bij te zetten, zal te Gent, in het Paleis van de Universiteit, te 20 h een groot concert doorgaan. Twee sensationele glansnummers zullen op het programma prijken: een solo voor hoorn uitgevoerd door J. Van Haute — een wonderkind van amper 13 jaar — en een gevarieerd stuk voor viool, muziek van Charles de Bériot, gespeeld door een andere virtuoos, Heps, even vroeg rijp als de eerste.

De spoorweg heeft dus flink wortel geschoten. Zijn net ontwikkelt zich waarlijk verbaasd snel. Om aan de toestand het hoofd te bieden, zijn er kapitalen en werkkrachten nodig. Bedienden van het Ministerie van Binnenlandse zaken worden naar de spoorwegen overgeplaatst. Men werft werklieden aan. De aangeboden lonen zijn aanlokkelijk. Augustin meldt zich aan. Hij wordt in dienst genomen als stoker. Hij zal zijn mooi beroep gedurende dertig jaar uitoefenen en gedurende die tijd zal het Belgische spoor op duizend en één wijzen de grootheid en de welvaart van het land dienen.

(Wordt voortgezet.)