



Een dynastie van SPOORMANNEN

Een werk
van
J. Delmelle

V — POEZIE VOOR DE ENEN.
PROZA VOOR DE ANDEREN

Bijna dertig jaar lang staat Augustin Barbeaux trouw in dienst van de spoorwegen.

De eerste «slepers» bezitten nog geen stuurhut. De machinisten en stokers zitten gevangen op het smalle platform, tussen de stoomketel en de «kolenbak» waar zij geen enkele bescherming vinden tegen de meedogenloze zon der hondsdagen, de wind die de rook neerslaat, de snerpande koude, de zware regen, de hagel, de sneeuw. De dichters uit dit heldentijdperk bezingen de spoorwegen, hemelen de vooruitgang op, zien in de «sleper» een soort moderne Messias van de beschaving, maar zij denken welhaast niet aan de lijdensweg van de mannen «op de brug», die immer op de bres staan, de borst geplakt tegen de stoomketel, het lichaam in een lastige luchttocht.

Jan Van Beers schrijft hoogdravende verzen die hij, op een avond, declameert voor een groepje Vlaamse vrienden:

*Daar staat hij op zijn drie paar raderen,
Log — rustend, tot zijn meester komt!
Hoor! 't is of in zijn koopren aderen
Het rommelen van een vuurberg gromt!
Roodgloeiend flonkren reeds zijn ogen,
Als peilden ze de onpeilbre baan.
Waarop hij, bliksemend voortgevlagen,
Stroks in 't ruim mag domplen gaan.
Zweet lekt hem uit de muil, en vonken;
En, bij het immer zwaarder ronken,
Drennt soms een siddering door zijn schonken,
Als bromde hij: «k Ben klaar, kom aan!»*

Ondertussen was men ook in Nederland niet bij de pakken blijven zitten, want in september 1839 kwam daar de «ijzeren spoorweg» tussen Amsterdam en Haarlem gereed en toen dichtte de heer J. Van Oosterwijk Bruyn:

*Vrolijk rent door bos en beemden
't IJzeren paard maar lustig voort
Krachtig snuivend, dartelend, briesend,
Door geen zweeps slag aangespoord.
Altijd is ons zwartje klaar
Om te hollen, hollen maar.
Spoortrein heet zijn lange staart:
Kent gij nu de naam van 't paard?*

Talrijke andere, Franstalige dichters zoals Victor Hugo, Alfred de Vigny, Paul Verlaine, Emile Verhaeren, Valéry Larbaud en Blaise Cendrars, zullen ook — min of meer goed geïnspireerd — de spoorweg bezingen. De spoorweg waardoor wij het geluk, dat wij niet ter plaatse vinden, elders kunnen gaan zoeken! De spoorweg waardoor wij het voorbijvliegende landschap kunnen bewonderen en die, aan wie het wenst, een tikje illusie bezorgt! De spoorweg, die het onbekende tegemoet vliegt en die ons laat genieten van een nieuwe — en daarom des te heviger roes: die van de snelheid!

Men zegt dat de dichters de werkelijkheid in een andere sfeer overbrengen. Zij idealiseren haar. Van lood maken zij goud. En indien zij nog geen gewag maken van de spoormannen, dan komt dit omdat deze laatsten nog enigszins tot het domein van het proza behoren. De geschiedenis wordt allereerst in proza geschreven. In het proza van alle dagen.

Augustin staat dus gedurende bijna dertig jaar op de «brug». Om stoom te maken is er vuur en water nodig. Om het vuur te onderhouden moet men kolen hebben: Augustin schiet de kolen in de vuurhaard. Hij bukt zich, hij richt zich weer op; uren lang herhaalt hij onvermoeibaar dezelfde bewegingen. Hij herhaalt ze in de zomer, hij herhaalt ze in de winter. Gelukkig heeft hij een karkas als van een zwaardvechter. Op zijn metalen platform, met zijn geitelere mantel aan, het hoofd gehuld in een soort grove wollen monnikskap, heeft hij geen tijd om het landschap te bewonderen: op het platform heerst er onophoudelijk een grote drukte. Een sleper wreeft maar steeds kolen. Hij vraagt er aanhoudend om. Augustin geeft ze hem. In weerwil van zijn sterk gestel is hij na zijn dagtaak gebroken, geradbraakt, verpletterd. 's Anderendaags heeft hij opnieuw verse krachten en herbegint hij zijn slavenwerk. Elke dag van het jaar begint hij zijn werk opnieuw. Hij herbegint het alle dagen, gedurende dertig jaar, en in die tijdspanne ziet hij vele van zijn kameraden vallen, nadat zij tegen de ziekte een stil en hardnekkig gevecht leverden.

Neen, het leven van Augustin is geen bron van inspiratie voor de dichters van die tijd. Augustin doet zijn werk, zoals het moet, plichtgetrouw, zonder morren. Hij heeft nochtans enkele goede redenen om te klagen, nietwaar? Soms is hij 's avonds, na zijn dagtaak, gans doorweekt. Hij voelt zijn handen niet meer. Hij kan zijn gekromde vingers niet meer bewegen. Zijn hoofd bonst en zit vol oorverdovende geluiden. De sleper blaast zijn stoom met kracht en huilt dat horen en zien je vergaat. Er is de verwittigingsklok die de machinist meer dan nodig kleppen doet. Er zijn de talloze ijzeren tuigen die voortdurend door elkaar hotsen en botsen. De wagens zijn onderling verbonden met kettingen. Er bestaat geen schroefkoppeling om de stootblokken nader bij elkaar te halen bij het aanhaken, zodat men, telkens als de trein aanzet of stopt, telkens als de gang van het stel verandert, een reeks van pijnlijke en lawaaijige schokken doorstaat.

Naast Augustin staat de machinist. Tussen een stoker en een machinist ligt er een hele wereld. De stoker onderhoudt de vuurhaard. Hij bevoorraadt hem. Hij werkt met de schop: kolen en nog kolen. De machinist daarentegen is de stuurman. Hij leidt de trein. Hij regelt zijn gang. Hij draagt een mooi uniform: dienstpet, jekker met twee rijen knopen. Hij lijkt wel een scheepskapitein. Men zou haast kunnen zeggen dat hij «het brein» van de sleper is. Ook hij is blootgesteld aan alle weer en wind, aan de ijzige mist, aan de sneeuwregens, aan de noordenwind en de sneeuwvlagen. Hij werkt minder hard. Hij doet trouwens in het geheel niet hetzelfde werk. Hij is de hand die de rem hanteert en de klok doet kleppen. Hij is het oog dat, vol oplettendheid, de hindernis moet voorzien. Voor de hedendaagse machinisten zijn de seingeverers kostbare helpers. Geloof echter niet dat hun taak daardoor gemakkelijker geworden is. Zij is misschien gemakkelijker dan die van hun voorgangers, maar hun verantwoordelijkheid, daarentegen, is om zo te zeggen, in dezelfde mate gestegen als de snelheid en de ontwikkeling van het net. Een onoplettendheid kan immer fataal zijn. Het feit dat er zich bijna zelden ongevallen voordoen, bewijst dat onze machinisten hun werk met de grootste nauwgezetheid volbrengen. Thans bestaat er geen veiliger vervoermiddel meer dan de trein. Op de weg vallen er elke dag doden en gekwetsten. Elke dag storten vliegtuigen neer. Het gebeurt echter zelden dat een trein een andere aanrijdt. Het systeem klopt volledig. En in dit systeem is de machinist een der hoofdelementen. Een element dat de hem toegewezen taak met de angstvalligste aandacht vervult.

Ten tijde van Augustin is er van seindienst nog geen sprake. De treinen rijden tegen amper vijftientig of dertig kilometer per uur. Men verlaat zich ten volle op de waakzaamheid van de machinist. Indien hij de kans loopt de voor hem rijdende trein in te halen, moet hij de gang verlaten en op afstand blijven. Indien een koe het spoor oversteekt, wat mogelijk is gezien niet overal afsluitingen de toegang tot de rails verbieden, moet hij desgevallend stoppen. Het algemeen reglement omvat een zeker aantal artikels die, inzonderheid, voor hem bestemd zijn :

Art. 11. Bij het naderen van de stations mag de snelheid een meter per seconde niet overschrijden.

Art. 12. Elke gewone of speciale trein, die rijdt, hetzij op de vastgestelde uren, hetzij buiten de bepaalde uren, hetzij over dag, hetzij des nachts, zal zijn gang behoorlijk vertragen in de nabijheid van de beweegbare bruggen, zodat de hoofdwachter kan afstappen en men, op het gegeven sein, volledig zou kunnen stilhouden vooraleer de toegang tot de brug te bereiken. Na zonsdondergang, zal de hoofdwachter uitstappen en zich, vóór de overtocht van het stel, vergewissen of de brug gesloten en wel in rusttoestand is.

In het oude reglement zijn tal van aanbevelingen en voor-schriften opgenomen die zich speciaal richten tot de spoor-mannen, en die de huidige lezer kunnen met verwondering slaan. Artikel 16 o.a. schrijft voor : Wanneer een treinstel een half uur vertraging heeft, zal de conducteur de reserve-locomotief doen uitrijden en zal hij haar vergezellen om met voorzichtigheid op verkenning te gaan. Op onze dagen zou een der-gelijke handelwijze waarlijk ongerijmd zijn... Men gaat niet meer « op verkenning ». De treinen komen, trouwens, bijna nooit meer met vertraging aan. Indien, bij uitzondering, de uurtabel niet nageleefd wordt, moet men maar enkele minuten wachten.

Augustin leefde in het heldentijdperk van de spoorweg, in de tijd waarin de pas overwonnen traagheid de enige veiligheidswaarborg was... De traagheid ! Wat wij nu als zodanig bestempelen gold toen als « ongehoorde snelheid ». Omstreeks 1840 gebeurde het dat de dichter Victor Hugo de trein nam. In een brief aan zijn vrouw gaf hij zijn indrukken weer in de volgende termen : *De bloemen langs de rand van de weg zijn geen bloemen meer, het zijn vlekken of, beter nog, rode of witte strepen ; geen punten meer, alles verandert in strepen ; het koren is als een grote gele haardos, de klaver lijkt op lange groene vlekken ; de steden, de klokketorens en de bomen dansen en vormen een dwaze mengeling aan de horizon ; naast het portier verschijnt en verdwijnt, af en toe, bliksemsnel, een rechtopstaande schaduw, een gedaante, een spookbeeld ; het is een baanwachter die, zoals het gebruikelijk is, op militaire wijze de wapens voor het konvooi presenteert. In het rijtuig zegt men : Nog drie mijl ! Binnen tien minuten zijn wij er...*

VI. — DE HELDENMOED VAN DE SPOORMANNEN

Wanneer de oude Marcel over zijn overgrootvader Augustin sprak, was hij wellicht een beetje te bondig. Met reden heeft hij de nadruk gelegd op de moeilijke kant van zijn arbeid. Ter wille van de waarheid had hij echter mogen vermelden dat de werkvoorwaarden wel enigszins verbeterden in de loop van de dertig jaar die zijn overgrootvader als stoker in dienst van de spoorwegen doorbracht. De eerste zegevierende slepers hadden geen machinistenkap als bescherming tegen de wind en het gure weer. Versmacht door de wrange rook, verbrand door de vonken, doorweekt door de regenvlagen, stonden de machinist en de stoker bloot aan alle weer en wind. De betrekkelijke traagheid der treinen kon misschien gedeeltelijk de afwezigheid van beschermingsmiddelen wettigen. Daarbij moet aangestipt worden dat de reizigers ongeveer dezelfde nadelen ondervonden als de mannen op het platform. Opeengepakt in ongerieflijke wagens, die meestal van geen dak voorzien waren, of indien zij er wel een hadden, niet altijd met beschermende zijwanden uitgerust waren, konden de reizigers zich evenwel in een deken hullen of een zeil over hun schouders werpen. Tot 1844 stijgt de snelheid van de treinen bijna niet. De uitvinding van de « schaar » door Walschaerts, depotchef te Mechelen, vereenvoudigt het stoomverdelingsmechanisme.

De verhoging van de snelheid maakte het plaatsen van een machinistenkap op de locomotieven noodzakelijk. Deze verbetering werd dan ook aangebracht. In feite was de machinistenkap niets anders dan een windscherm met een kijkvenster aan weerszijden, een dak en een leuning (deze laatste bestond al eerder) ; zij bood geen volledige bescherming vooral niet voor de stoker die zich immer moest verplaatsen van de vuurhaard naar de kolenvoorraad die op de tender geladen was. Maar deze verbetering — het was er een, ondanks alles — was niet de enige die werd aangebracht. Het systeem van de aanhaking der wagons werd geperfectioneerd ten einde, in de mate van het mogelijke, de zo onaangename als gevaarlijke schokken te vermijden die zich, bij het vertrek en vooral bij de aankomst, door het stoten van de wagons voordeden.

Hoeveel schoppen kolen zou Augustin gedurende zijn dertig jaren dienst wel in de muil van de vuurhaard geworpen hebben ? Hoeveel kilometers zou hij wel afgelegd hebben ? Hoeveel reizigers en tonnen goederen werden dank zij hem, dank zij zijn collega's, van de ene plaats naar de andere vervoerd ?

Ten tijde van de postwagens reisden jaarlijks ongeveer 75.000 mensen, voor hun plezier of voor hun zaken. De balans van het eerste jaar van spoorwegexploitatie in ons land wees uit dat er 871.307 reizigers geweest waren met een totale ontvangst van 825.000 frank tegenover een bedrag van 431.000 frank voor exploitatieuitgaven. In drie jaar tijds, van 1835 tot 1838, werd de « nieuwe weg » door 2.238.303 personen gebruikt. Het park, dat in 1835 slechts drie slepers en 45 wagons omvatte, bestond in 1840 uit 82 locomotieven en meer dan 800 wagons. Het net dat oorspronkelijk maar een goede dertig kilometer lang was, bereikte vijf jaar later een lengte van 329 kilometer, hetzij tien maal zoveel ! In 1958 werd zijn lengte geraamd op 4.805 kilometer... waarbij dienen gevoegd de 5.830 kilometer van het wegnnet dat door autobussen geëxploiteerd wordt. De weg die gedurende bijna een ganse eeuw in de steek gelaten werd, heeft echter, dank zij de benzinemotor en de luchtband zijn vroegere belangrijkheid herwonnen. Maar, zoals Kipling zegde, dat is een andere geschiedenis !

De verbazende ontwikkeling van het spoorwegnet, de verbetering in de aanleg en het onderhoud der sporen, de aanpassing van het rollend materieel aan de eisen van de tijd, de modernisering ervan, de organisatie van de trafiek en al wat een onderneming zoals de spoorwegen nodig hebben om ten volle datgene te kunnen geven wat men van hen verwacht, dit alles werd gedaan en wordt nog steeds gedaan ten koste van veel aandacht, nauwgezetheid, inspanningen en opofferingen. De spoorman van vroeger, evenals die van gisteren, evenals die van vandaag, heeft zijn plicht goed volbracht ; van bij zijn dienstneming bij de grote familie der spoormannen, heeft hij ten volle zijn verantwoordelijkheid tegenover de gemeenschap gedragen. De spoorweg is een « openbare dienst ». De spoorman dient. Doch hij dient zijn eigen belangen niet. Hij dient ook niet die van een kleine groep bevoorrechten. Hij dient iedereen. Hij dient de massa.

Zoals de mythologie haar helden heeft, zo ook heeft de spoorweg de zijne. De ware heldenmoed betekent niet noodzakelijk een opzienbarende daad of een buitengewone inspanning. Hij kan schuilen, ja hij schuilt, in de trage, geduldige, moeilijke koppigheid van de mens om de talrijke hindernissen die voor hem opdoemen te overwinnen en te overschrijden. Hij, die elke dag, altijd met dezelfde nauwgezetheid, met dezelfde betrachtting naar volmaaktheid, zijn onopvallende en eentonige taak volbrengt, is een held. Is het, in feite, niet oneindig moeilijker en verdienstelijker elke dag van zijn leven zijn taak te vervullen, dan zich, onder de druk van een edelmoedige opwelling in 't water te werpen om een drenkeling te redden ?

Aan de spoorweg waren er en zijn er nog steeds talloze dagelijkse « helden ». In zijn stuk « L'Espoir » legt André Malraux een van zijn personages de volgende woorden in de mond : *Ik wist wat moest gedaan worden, en ik heb het gedaan.* Aan het spoor weet iedereen waar zijn werk is en waarin het bestaat. En iedereen volbrengt het eenvoudigweg, met plichtsbesef en tot het einde, in weerwil van de gevaren, in weerwil zelfs van de dood.

(Wordt voortgezet.)