



Een dynastie van SPOORMANNEN

Een werk
van
J. Delmelle

Ik weet niet of het Beheer de elementen bezit voor het opstellen van de lijst van alle spoor mannen die op het arbeidsveld van eer gevallen zijn. Hoe het ook zij, het is een vaststaand feit dat de martelarenlijst der spoorwegen tal van namen bevat : 21 voor de vijf eerste exploitatiejaren — 21 doden of zware gekwetsten — en God weet hoeveel voor de volgende jaren ! In 1838, bij de bouw van de spoorlijn van Luik naar Verviers werd een werkmán getroffen door een steenblok die door een onverwachte ontploffing werd weggeslingerd. Zijn borstkas werd ingedrukt ; hij bleef op slag dood. Een eeuw later vinden twee mannen de dood bij de ramp van de brug van Val-Benoît ; machinist François Crespín van Angleur die een rangeerlocomotief bestuурde en stoker Joseph Debras, die dienst verzekerde op de trein van Luxemburg. De hoofdwachter van deze laatste trein, Gaston Pada, werd zwaar gekwetst. Ingevolge een hevig onweder, dat boven de streek van Luik was losgebroken, werd de dubbele metalen brug van Val-Benoît door de bliksem getroffen, geraakte uit haar voegen en stortte plots naar beneden, net op het ogenblik dat er twee locomotieven over reden, de ene komende uit Luik, de ander met dit station als bestemming. Tussen de beide dodelijke ongevallen — 1838 en 1939 — die ik zo juist opriep ligt er honderd jaar. Hoeveel gebeurden er nog in deze periode en nadien ? Hoeveel spoor mannen kwamen er om het leven op hun post, in dienst van de gemeenschap ? Zij hadden een vrouw en kinderen. Zij hadden ze innig lief.

De werklíeden van 1838, zowel als die van 1939, zijn omgekomen tijdens de uitvoering van hun dienst, als soldaten, als helden. Als helden ja, doch dan grotendeels onvrijwillig ! Het lot en de omstandigheden beslisten voor hen. Hoeveel anderen lieten hun leven uit broederlijkheid, uit menslievend idealisme ? Hoeveel anderen vonden de dood om andere levens te redden, zonder vooreerst aan het hunne te denken ? Saint-Exupéry schreef in een van zijn boeken : *De grootheid van mijn beschaving is, dat honderd mijnwerkers het aan zichzelf verschuldigd zijn hun leven te wagen voor de redding van één enkele bedolven werkmákker.* De massaheldenmoed van de mijnwerkers is bewonderenswaardig. Strekt de heldenmoed van de spoorman, die in de eenzaamheid en zonder de stimulans van de schouder-aan-schouder arbeid betoond wordt, de mens en de mensheid niet nog meer tot eer ?

Op 19 mei 1903 slaat plots het vuur op uit twee ketelwagens in het station van Brussel-West. Het is tien uur 's avonds. Gans de hemel van de hoofdstad schijnt één vuurpoel. De twee wagens dreigen spoedig te ontploffen en alzo een hele wijk en talrijke mensenlevens te vernielen. Doch, wat gebeurt er daar ? Plots nadert een kleine locomotief de wagens. Zij wordt bestuurd door een eenvoudige, waarnemende rangeermeester, Jan Van Vaerenberg genaamd. De locomotief houdt stil net tegen de wagens. Van Vaerenberg stijgt af, gaat de vuurgloed tegemoet, haakt de wagens aan de machine, klimt snel weer op deze laatste en sleept de rollende ketels op een zijspoor, ver van de huizen af. Zodra zijn gevaarvolle daad volbracht is, springt hij van de machine. Zijn klederen hebben vuur gevat. De ongelukkige rent weg. Weldra valt hij. Hij is zwaar verbrand. Het is aan hem te danken dat een ramp vermeden werd. 's Anderendaags sterft hij in de schrikkelijste pijn. Hij laat een vrouw en twee kinderen achter.

Wilt gij dat ik u nog een andere gebeurtenis verhaal ? Zij had een vijftiental jaren geleden plaats. Zij werd mij als volgt verteld. Het vertreksein van de stationschef deed de machinist geenszins opschrikken. Hoe kon deze laatste immers voorzien dat dit handgebaar het sein was voor een rit naar de dood ? Fernand Lassence bewoog de handels en de motorwagen verliet traag het kleine station van Meix-devant-Virton om in de nacht te verdwijnen. Slechts hier en daar pinkelde

een lichtje in het Gaume-landschap. Alles was rustig. Het was de laatste reis voor het huiswaarts keren. De motorwagen reed thans al vrij snel. Hij vatte de beklimming aan van de helling. Fernand bekeek de evenwijdige sporen die in de verte in een bijna onzichtbare streep samenliepen. Daar, op de top van de helling verscheen plots een rood vuur. Een sein ? « Neen, dacht Fernand, daar op die plaats staat geen sein. Misschien is het een wachter ? Misschien werkt men aan het spoor ! Men heeft mij nochtans niets gezegd ! » Het rode vuur kwam naderbij en groeide immer aan. Geen twijfel meer nu : een trein of een stel wagens kwam de helling afgerold, waarschijnlijk op drift geslagen. Fernand dacht : « Trein. Enkel spoor. Botsing onvermijdelijk. Red ik mij ? Red ik de anderen ? De anderen moeten gered worden ! » En onmiddellijk drukte zijn hand op de bedieningshandel voor het achterwaartsrijden en ontsloot hij de vier automatische deuren. Dan draaide hij zich om naar de reizigers en riep : « Springt er uit. Wij worden aangereden. Haast u ! Haast u ! » Het gevaarte naderde snel. Vlug, zeer vlug zou het stel wagens met krakend geweld tegen de motortrein aanbotsen, hem buiten de rails slingeren, hem omverwerpen, hem openrijten. Fernand riep nogmaals tot de reizigers : « Haast u ! Haast u ! Springt toch ! 't Is uw enige kans op redding ! » Twee personen sprongen. Nauwelijks raakten zij de grond of daar kwam de schok. Met een geweldige kracht werd de motortrein uit de sporen geslingerd en vermorzeld als een stuk speelgoed. Fernand Lassence werd op slag gedood. De motortrein was aangereden geworden door een stel van 21 wagens die losgeraakt waren tengevolge van een koppelingsbreuk tussen twee wagens van een uit Latour komende goederentrein.

Wij zouden nog andere voorbeelden van koelbloedigheid, toewijding en heldenmoed kunnen aanhalen. De geschiedenis van machinist Fernand Lassence is overtuigend genoeg. Hier volgt nog een ander verhaal dat eveneens het hoge plichtbesef van de spoor mannen in 't algemeen aantoonde.

Vrijdag 24 januari 1947, 14 h 30 ; een stel van 3 wagens, opgeduwd door locomotief 81575 week achteruit op het verbindingsspoor « Mouterij » in de richting van station Luthagen. Het stel werd begeleid door de waarnemende onderstationschef Demolie, die verantwoordelijk was voor deze rangering en door rangeerder Albert Leenaerts. Nadat zij het hek van het verbindingsspoor gesloten hadden, begaven beiden zich naar de Stationslaan op ongeveer 100 meter van het verbindingsspoor om er het wegverkeer te doen stoppen voor de doorrit van de drie wagens. Op die plaats was immers een onbewaakte spooroverweg. Demolie en Leenaerts stelden zich respectievelijk aan de zuid- en noordkant van het spoor op. Op bevel van de waarnemende onderstationschef, kwam het stel stapvoets vooruit en naderde de spooroverweg. Op dit ogenblik verscheen een autobus, komende uit de richting Lier, in de bocht van de weg, op ongeveer 300 meter van de plaats waar de chef die de rangering leidde, zich bevond. Demolie, ziende dat het rijtuig maar steeds naderde, zwaaide heftig met zijn rode vlag, doch niettegenstaande de gegeven seinen, scheen de buschauffeur niet geneigd te stoppen. Hij vertraagde enkel zijn gang en versnelde plots zijn vaart, denkende dat hij nog door kon voor de wagens aankwamen. Een botsing scheen onvermijdelijk. Het gevaar beseffende — de autobus was vol reizigers — haastte Leenaerts zich naar de kop van het stel om de luchtkraan van de Westinghouse-rem op de eerste wagen te openen. Hierdoor onderging het stel een plotselinge vertraging, waardoor de botsing wel niet vermeden werd, maar toch minder geweldig was. Door zijn stoutmoedige en toegewijde daad voorkwam Leenaerts een ware ramp. De inzittenden van de autobus, onder wie de chauffeur, kwamen er zonder een schram vanaf, maar de ongelukkige Leenaerts, die zich niet tijdig meer uit zijn netelige toestand kon loswerken, werd bekneld tussen de eerste wagen

van het stel en de zijkant van de bus. Men slaagde er met veel moeite in hem te bevrijden. Hij werd dadelijk per ziekenwagen naar een Antwerpse kliniek overgebracht waar de geneesheer een meervoudige bekkenbreuk vaststelde. Dezelfde avond, omstreeks 19 h 30, gaf Leenaerts de geest. Door zijn moedige daad redde hij een veertigtal mensenlevens...

Jean Van Vaerenberg, Fernand Lassence, Albert Leenaerts ! Het zijn maar drie namen op de martelaarslijst van het Spoor. De kracht om de daad te volbrengen, die zij uitvoerden, vonden zij in zichzelf, in het diepste van hun wezen, in hun plichtbesef en in hun gehechtheid aan hun taak. Het werk was voor hen een eer die tot haar uiterste eisen in stand moest gehouden worden. Misschien waren zij er zich niet van bewust, dachten zij minder aan de gevolgen van hun daden dan aan de volledige uitvoering ervan welke ook de gevolgen van hun houding zouden zijn. Zij gehoorzaamden aan een traditie die hun eigen was, aan een beroepstraditie, aan een « spoorlieden »-traditie...

VII. — JOZEF BARBEAUX EN DE EERSTE SPOORLEGGERS

« Ik las destijds, vertelde de ouwe Marcel mij op zekere dag, in een tijdschrift over bedrijfseconomie, een artikel dat gewijd was aan de ontwikkeling van de spoorweg. De verdienste van de uitbreiding van het net is zodanig verdeeld, stipte de auteur aan, dat het onbillijk zou zijn aan een bepaalde pioniersfiguur meer luister te verlenen dan aan één andere of aan al de anderen. Om het huidige resultaat te bereiken hebben honderden en duizenden mannen van goede wil elkaar afgelost, hun inspanningen, hun ideeën, hun kennis, hun doorzettingsvermogen, hun hoop en hun spierkracht samengebondeld en opeengestapeld. Mijn overgrootvader nam deel aan het gemeenschappelijk werk als stoker. Mijn grootvader was in 1852 bij de spoorweg in dienst getreden, oefende een vijftiental jaren de functies van rangeerder uit en zou in 1886 zijn loopbaan eindigen als rangeermeester. Hij heette Jozef. Ik heb hem nooit gekend; hij stierf toen ik nauwelijks drie jaar was. Het was een buitengewoon man die een uitzonderlijke lichaamskracht bezat. Groot van gestalte — hij mat ten minste 1 meter 80 — zwaarlijvig, hief hij met verbazend gemak de zwaarste vrachten op. Mijn vader vond er steeds genoeg in te vertellen dat hij hem een gewicht van boven de 100 kg over een afstand van verscheidene honderden meter had zien dragen. Met bewondering in zijn stem verklaarde hij dan dat grootvader zo sterk was als een boom ! »

Hij was zo sterk als een boom en, terwijl hij aan hem en aan zijn collega's denkt, roept de ouwe Marcel, die letterkundig goed ontwikkeld is, soms de reuzen uit de oudheid voor de geest die, om voor Semiramis de toegang tot Ectabane te openen, de rotsen openreken, de bergen wegruimden en al de holten in de grond deden verdwijnen door ze met aarde te vullen. Het is misschien van deze weg, die zij door al de hindernissen trokken, dat de profeet Isai in zijn geschriften gewag maakt : *Bereidt de wegen des Heren voor ; alle valleien zullen gevuld, alle bergen en heuvelen zullen gelijk gemaakt worden ; kronkelende wegen zullen recht getrokken worden ; die welke hobbelig zijn zullen geëffend worden en de glorie des Heren zal zich openbaren.* Hoe het ook zij, de woorden van Isai zouden ten volle passen op de harde, lastige loopbaan van Jozef Barbeaux.

Wat is een arbeider ? In die tijd was het een sjouwerman aan wie de meest verscheiden werken, en dikwijls nog de lastigste en de meest uitputtende, werden opgedragen. Een arbeider trad nu eens op als grondwerker, mijnwerker, steenkapper, dan weer als voerman, spoorlegger en wat weet ik al ?

Toen Jozef Barbeaux bij de spoorweg in dienst trad, was het net in bestendige en onophoudelijke uitbreiding. De ene lijn was nog niet af of men begon reeds aan een andere. Enige jaren tevoren was men met niets begonnen. De eerste proefneming was beslissend geweest en men had de werken krachtig doorgezet. Het economisch belang van het land vergde dat zij met wilskracht en spoed zouden gevoerd worden.

De eerste proefneming ! In feite had de lijn Brussel-Mechelen geen buitengewone werken noch belangrijke kunstwerken vergd. Zij liep door een opvallend vlakke streek.

De aanleg van de volgende lijnen bood echter grotere moeilijkheden. In 1838, toen hij op zijn tocht naar Pruisen de

vallei van de Vesder aandeed, stond Victor Hugo in bewondering voor de koortsachtige bedrijvigheid die heerste tussen Chaudfontaine en Verviers. De werklieden waren diepe geulen aan het graven en vulden de terreininzinkingen aan voor de aanleg van een nieuwe spoorbaan. De vermaarde reiziger vatte zijn indrukken als volgt samen : *De spoorweg die gans België doorsnijdt, van Antwerpen tot Luik en die wil verder gaan tot Verviers, zal deze heuvelen doorboren en deze valleien doorsnijden. Deze weg, die een grootse onderneming is, zal twaalf tot vijftien keer door de bergen boren. Bij elke stap ontmoet men graafwerken, bruggen en tunnels in opbouw ; ofwel ziet men, onderaan een geweldige rotswand, een zwart bedrijvig mierennest dat een klein gat aan 't boren is. Deze mieren arbeiden aan een reuzentaak. Waar deze gaten breed en diep zijn, stijgen hieruit, nu en dan, plots een zware adem en een rauw geluid op. Men zou zeggen dat het geschonden gebergte langs dit open hol zijn kreten uitstoot. Het is het spel van de springlading in de galerij. Dan houdt de postwagen plots stil, de werklieden die op een nabijgelegen grondwerk aan het hakken waren, vluchten in alle richtingen, een donderslag weerklinkt en wordt weerkaatst door de zwellende echo van de heuvel, rotsblokken springen weg uit een hoek van het landschap en spatten langs alle kanten neer op de vlakke. Het is het spel van de springlading in open lucht...*

Victor Hugo geeft ons een uitstekende voorstelling van de moeilijkheden van alle slag waarmee de bouwers van een spoorbaan onvermijdelijk te kampen hebben. Een gewone weg ontwijkt zo vaak mogelijk de hindernis, hij gaat er rond en doet desnoods een omweg van enkele kilometer. Desgevallend vermeerdert hij de kronkelingen en de windingen. Hij daalt af in de vallei en komt er uit. Hij gaat niet recht voor zich uit. Een spoorlijn daarentegen vermijdt de bochten zoveel mogelijk ; zij houdt van de horizontale richting. Dit is echter niet altijd mogelijk. Een lijn die waterlopen overschrijdt moet bijna noodzakelijkerwijs de valleien op de hoogten oversteken. In dit geval moet de lijn onderverdeeld worden in horizontale secties en in hellende vlakken of hellingen. De helling mag nooit een zekere grenswaarde overtreffen. Om de lijn op een zo horizontaal mogelijk vlak te houden, neemt men zijn toevlucht tot verschillende middelen : uitgravingen, aanaarding, tunnels, bruggen, viaducten. Geeft de reiziger, die zich zo vlug liet inpalmen door de stoomtractie, zich wel genoeg rekenschap van het ongehoorde geheel van krachtinspanningen die er nodig waren om slechts één enkele lijn te leggen die hem in staat stelt zich van de ene stad naar de andere te begeven ? Van de geleerde en ingewikkelde berekeningen der ingenieurs en het tracé van de lijn, tot het leggen van de sporen, hoeveel bewerkingen, hoeveel werken allerhande volgden elkaar wel op ! Deze mieren arbeiden aan een reuzentaak, merkte Victor Hugo heel terecht op. Jozef Barbeaux was een van die nietige mieren.

(Wordt voortgezet.)

TOONELTORNOOI 1959

Het vierde toneeltornooi, georganiseerd door het Centraal Comité voor Geestesontspanning, heeft eens te meer bewezen dat onze toneelkringen verdienstelijke inspanningen blijven leveren om het peil van een degelijk schouwspel te bereiken.

De jury heeft het volgende klassement opge maakt :

NEDERLANDS TONEEL :

1. Vriendenkring Gent-Oost ;
2. Vriendenkring Gent-Zeehaven ;
3. Vriendenkring Gent-St. Pieters ;
4. Vriendenkring Kortrijk.

FRANS TONEEL :

1. « Comédiens du Rail » van Charleroi ;
2. « Plateau B » van Brussel.

WAALS TONEEL :

- « Comédiens du Rail » van C.W. Salzinnes.