



# Een dynastie van SPOORMANNEN

Een werk  
van  
J. Delmelle

Maar, laten wij op ons onderwerp terugkomen! In 1852 zijn de wagons sedert korte tijd van petroleumverlichtingen voorzien. De bouw van onderstellen werd geperfectioneerd; de ophanging werd verbeterd. De vooruitgang is op dreef gebracht en niets kan hem nog stuiten. In 1860 bouwt de Maatschappij St. Leonard van Luik een eerste locomotief met draaistellen. Men bestudeert de bouw van vuurhaarden met een groter stoomrendement. Enkele jaren later wordt de Bessemerpeer algemeen benut; waardoor de inwendige drukking van de stoomketels kan verhoogd worden. De oververhitting wordt toegepast. De temperatuur van de stoom stijgt tot 350 en zelfs tot 450 graden terwijl de drukking 18 atmosfeer en meer bereikt. Om een betere adhesie aan de rails te verkrijgen, wordt het gewicht van de motoren verhoogd in verhouding tot het vermogen dat zij ontwikkelen.

Terzelfder tijd ontwikkelt het net zich steeds meer en meer. Dit van de Staat bereikt 863 kilometer in 1870, terwijl de 39 geconcessioneerde maatschappijen er 2.231 totaliseren. Op dat ogenblik zijn er dus in België meer dan 3.000 kilometer spoor. De uitgestrektheid van het net, de indringing — indien men het zo mag uitdrukken — van de spoorlijnen, de toename van het aantal treinen en de stijging van de snelheid, stellen immer scherper het probleem van de seininrichting. In het begin toen de treinen niet talrijk waren en vaak niet sneller dan 25 kilometer per uur reden, liet men zich hieraan weinig gelegen. De machinist hield toezicht op het spoor vóór zich, vertraagde indien nodig de gang van de trein en, gezien de dienstregelingen niet zo stipt hoefden nageleefd te worden als nu, kon hij het zich veroorloven halt te houden en zijn trein een goed stukje te laten rusten... om een kudde koeien of schapen door te laten. Bij nacht hing men achteraan het laatste rijtuig een rode lantaarn. Dit was een voorzorgsmaatregel die heden ten dage nog immer van toepassing is. Reeds omstreeks 1845-1850 hadden sommigen gewezen op de noodzakelijkheid het net uit te rusten met een seininrichting ten einde sommige ongevals-oorzaken uit te schakelen. Een journalist deed, in 1848, na een ongeval opmerken dat een groot aantal van deze betreurenswaardige feiten hadden kunnen vermeden worden. Het was mogelijk ze te voorkomen, hetzij door het invoeren van een aangepaste seininrichting, hetzij — bij voorbeeld — door de machinisten... een verrekijker te bezorgen, waarmee zij zorgvuldig de lijn zouden kunnen afsporen, zo naar voren als... naar achteren, om van op afstand, hetzij verplaatste rails, hetzij welke hindernis ook te zien die de gang van de trein zou kunnen bemoeilijken. *Zodra deze hindernissen gemeld worden, schreef hij, zullen krachtige remmen de treinen in hun gevaarlijke loop doen stilhouden. Het openen en sluiten van de beweegbare sporen, alsook van de wissels, zou moeten aangeduid worden door zichtbare schijven, en zichtbaar van ver, zodat, ingeval een bediende aan zijn plicht zou te kort komen, deze plicht zou gesignaleerd worden aan hen die er het meest belang bij hebben: dit voorbehoedend middel zou meer opbrengen dan het opleggen van straffen als het kwaad reeds gebeurd is. Tijdens de nacht zouden deze seinen moeten verlicht worden en er zouden ook lichten moeten geplaatst worden aan de overwegen en op de andere plaatsen waar mensen en dieren de lijn kunnen betreden en een hindernis op het spoor kunnen vormen. Het is ook nodig dat, wanneer op de trein zelf een ongeval plaats heeft, zoals een rijtuig dat vuur vat, of wanneer de reizigers zelf enige hindernis of gevaar ontwaren, er een middel bestaat om met de machinist in contact te komen...*

Was het om aan deze wens gevolg te geven dat men, op zekere dag, lang daarna, de noodseinen met handvat invoerde? Het is niet zeker. Wat er ook van zij, in 1850 was de seininrichting er. Haar uitbreiding en vervolmaking zou nooit meer ophouden. In 1874 begint men met de aanleg van het blokstelsel met elektrisch ingeklonken seinen. Armseinen bij dag

en kleurenlichtseinen bij nacht zullen de machinist erover in lichten of het spoor vrij of onveilig is. De arm of het seinlich zal hem zeggen of het volgend sein open of gesloten is. Zo doende zal hij tijdig alle maatregelen kunnen treffen om zijn trein te doen stoppen of vertragen. Houten bakens, in wijs geverfd met een of meerdere schuine zwarte strepen, gaande van een tot vijf, in verticale of horizontale stand, zullen hen bovendien signaleren dat hij een waarschuwingsein of bloksein met drie standen nadert. Andere nieuwigheden zullen hierop volgen: «kandelaarsseinpalen», speciale seinen, enz. Een bezoek aan het seinhuis van een groot station is zeer leerzaam. Zelfs bij een vergissing van de seingevers is een botsing tussen treinen schier uitgesloten. Buiten de taal van de visuele seinen is er nog die van de hoorntoeten en van de stoomfluit: een korte fluittoon voor het aanzetten, een lange voor het aankondigen van het ingaan van een tunnel, een lange, aangehouden fluittoon ter verwittiging van de reizigers in de stations, verschillende opeenvolgende fluittonen voor het geven van alarm... Dit morsealfabet werd door de elektrificatie van het net volledig verdrongen. De verbeteringen van de visuele seininrichting — gunstig beïnvloed door de telegraaf, de telefoon en de radio — maakten het overbodig.

In tal van verscheiden sectoren van het omvangrijke spoorwegdomein, werd de in 1852 begonnen uitbouw verder voortgezet en ontwikkeld. Dit zou onder andere het comfort van de reizigers ten goede komen. In 1875 beschikten zij, althans op sommige lijnen, over «verwarmers» die, ofschoon nog rudimentair toch erg gewaardeerd werden bij strenge koude. Deze «verwarmers» waren een soort houten warmwaterstoven bezet met zink. Zij werden met kokend water gevuld en in alle rijtuigklassen op de vloer van de wagons geplaatst. Sommige stations waren uitgerust met speciale installaties voor het vullen en vervangen van deze «verwarmers». Het systeem bleef ruim dertig jaar in zwang tot het door de stoomverwarming vervangen werd. Een leiding die uit de locomotief vertrok, verdeelde over elke afdeling, voorzien van een regelbare radiator, de kostbare stoom, die goede warmtebron.

Tijdens de lange loopbaan — 34 jaar! — van Jozef Barbeaux bij de spoorwegen, kwam men met nog een andere belangrijke nieuwigheid voor de pinnen: de slaapwagen, vier of vijf jaar later gevolgd door de restauratiewagen. Het is de Belgische ingenieur Georges Nagelmackers die de eer mag opeisen het Europese net te hebben begiftigd met de eerste «huisjes op wielen». Toen hij in 1871 op reis was in de Verenigde Staten, stond hij in verrukking voor de verwezenlijking van een zijner confraters, Georges Pullman. Deze was op de gedachte gekomen om in de lange afstandstreinen enkele luxe-rijtuigen in te schakelen met een zeker aantal gesloten «cellen», ingericht als kleine slaapkamers.

Dit stelde de reizigers, die eindeloos lange afstanden moesten afleggen, in staat uit te rusten, zodat zij niet meer afgemat, doodop en geradbraakt ter bestemming toekwamen. Met de steun van Leopold II — die immer bekommerd was om de vooruitgang — stichtte Nagelmackers in 1876 te Brussel een maatschappij met een kapitaal van vier miljoen frank. De eerste rijtuigen van de «Internationale Slaapwagenmaatschappij» waren tamelijk ruw van bouw. Zij rustten op twee assen en omvatten twee «cellen» uitgevend op een gang die naar een W.C. leidde. De reizigers moesten zich onderwerpen aan de voorschriften van een streng reglement: rookverbod tussen 23 en 7 uur, de schoenen uittrekken vóór het slapen gaan, enz. Sedert 1876 werd het comfort van de slaapwagens tot een maximum opgevoerd. Van hun kant kregen de restauratiewagens een steeds rationelere inrichting. Hun roem op het gebied van de «kookkunst» wedijvert met die van de beste hotels. In 1886 kostte een ontbijt vier en een noenmaal zes frank, maar voor deze prijs kreeg de klant een uitzonderlijke maaltijd bestaande uit: soep, voor-

gerecht, vis, twee schotels vlees, groenten, tussengerechten en nagerechten.

Nog meer dan de restauratiewagen, deed de slaapwagen de inkt vloeien. De schrijvers gaven blijken van veel verbeelding... terwijl zich, in werkelijkheid, heel wat zonderlinge situaties voordeden. De controleurs van de slaapwagens zijn allen getuige geweest van enkele vermakelijke, schilderachtige en onverwachte tafereelen. Een onder hen begeleidde, een goede vijftientig tot dertig jaar geleden, de koningin van Roemenië met haar zoon, de toekomstige koning Michael, die toen nog een kind was. In een aanpalende afdeling reisde een vrouw... die in blijde verwachting verkeerde en voor wie men derhalve een bijzondere aandacht had gevraagd. In volle baan kwam een reiziger aangelopen om de controleur te roepen: de vrouw stond op het punt te bevallen! De controleur haastte zich om haar bij te staan en in zijn verwarring liet hij de deur van de afdeling open. Toen hij zich op zeker ogenblik omdraaide, bemerkte hij de jonge prins die met veel belangstelling de operaties gadesloeg. «Lelijke deugniet, maak dat je weg komt», riep hij.

De koningin, die het geroep gehoord had, kwam toegeschoten, greep haar zoon bij de hand en verwijderde hem, zonder verpinken en op waardige wijze, van dit niet alledaags schouwspel...

#### X. — ADOLF BARBEAUX EN DE GOEDE, OUDE TIJD

De ouwe Marcel bewaart, veilig weggeborgen, twee grote, vergeelde daguerreotypen van zijn vader Adolf Barbeaux. Deze troont erop te midden van een tiental spoor mannen in werkkledij. Op de achtergrond prijkt een locomotief die zo wat het midden houdt tussen het type « Pays de Waes » — dat van 1842 tot 1890 benut werd voor het slepen van reizigerstreinen op de lijn Antwerpen-Gent — en het type ontworpen door ingenieur Belpaire.

De ouwe Marcel schept er immer genoeg in deze twee typische afdrukken te bekijken. Zijn vader, die op beide foto's de centrale figuur is, draagt het uniform van stationschef. Dit uniform gelijkt sterk op dat van de officieren van het Franse leger uit de tijd van Napoleon III. De man zelf schijnt fysisch een tegenhanger te zijn van deze operettekeizer: scherp gelaat, puntbaard en dunne horizontale snor. De spoor mannen, die links en rechts van hem staan, poseren in alle ernst zodat hun houding waarlijk gemaakt aandoet; de ene houdt met gestrekte hand een lantaarn vast, de andere draagt — als een gewijde vaas — een oliebus. Zij lijken allen enigszins op elkaar. Hun gezichten zijn immers alle op dezelfde wijze behaard. Evolueert de gezichtsesthetiek trouwens niet met de tijd volgens de min of meer draconische verplichtingen die de mode oplegt? Geen enkel tijdperk heeft, blijkbaar, zo intens zijn stempel gedrukt op al wat de uiterlijke mens — en ook zijn morele persoonlijkheid — uitmaakt, dan dit welke zich omstreeks 1900 afspeelde. Er ontstond een legende volgens welke dit tijdperk bij uitstek « de goede, oude tijd » was. Net zoals de verwijdering de vergezichten wijzigt, bevordert de herinnering de gedaanteverwisseling of de overgang van de werkelijkheid naar de droom. Zij zuivert ze, ontdekt haar van het te alledaagse, maakt ze mooier en verhevener. Wat er ook van zij, dit tijdperk was waarlijk mooi voor de spoorwegen.

Adolf Barbeaux was spoorman geworden in 1883, het jaar zelf waarin de ouwe Marcel geboren werd, en ook hij zou een lange loopbaan kennen, die, normaal, nog enige jaren langer zou geduurd hebben indien de dood ze niet brutaal had afgebroken. Hij stierf inderdaad schielijk in 1915, in volle oorlogstijd.

Adolf Barbeaux werd natuurlijk zo maar niet dadelijk stationschef tweede klasse van bij zijn indiensttreding bij de spoorwegen. Hij beklom langzaam, één voor één, de trappen van de hiërarchie en — om zo te zeggen — dank zij de kracht van zijn eigen handen. Hij begon zijn loopbaan als wachter. Voor de zeeman bestaat er geen betere school dan de lange omvaart aan boord van een zeilschip. Ook voor de spoor mannen van de Exploitatie is een rijdende dienst een uitstekend middel om zich te vormen. Het bestaat er in, de verschillende lijnen van het net te bereizen. Op deze wijze verwerft men heel wat kennis over de dienst. Men leert ook de spoorweggebruikers kennen, hun geestestoestand, hun psychologie en deze kennis verrijkt de mens het meest. Zij is niet enkel van belang op menselijk gebied maar is tevens kostbaar omwille van het feit dat de spoorwegen een commerciële onderneming zijn en

het succes van een dergelijke onderneming bepaald wordt door de voldoening die zij de « klant » verschaft.

Sommige spoor mannen verdienen werkelijk de naam van zwerver: hun werk verplicht er hen immers toe zich voortdurend te verplaatsen. In werkelijkheid staat het bestaan van een groot deel der spoor mannen bijna bestendig in het teken van de verplaatsing. Hun verblijf in een bepaald oord is nooit van heel lange duur. Tijdens zijn loopbaan verhuisde Adolf Barbeaux ettelijke malen. Hoeveel stations heeft hij gekend? Vijf of zes, misschien nog meer. De onstandvastigheid van het spoor mansleven past niet voor hokvaste lieden die bij het vooruitzicht van een eventuele verhuizing door onrust en angst bezvangen worden.

Na enkele jaren te hebben geleefd in een klein Henegouws stationnetje, waar amper een tiental treinen per dag stopten, werd Adolf Barbeaux aangeduid voor het meer belangrijke station van Tubeke. Tubeke is een stadje in Waals Brabant dat thans op het punt staat te worden opgeslorpt door wat men een beetje hoogdravend de « groene gordel » van de hoofdstad noemt. In die tijd waren er nog verscheidene metaalbedrijven. Het grootste hiervan, dat eveneens tot verdwijnen gedoemd werd, telde dertig jaar geleden meer dan duizend werklieden en was in staat een locomotief per dag af te leveren. België leverde destijds locomotieven en spoorwegmaterieel aan talrijke vreemde landen. Ons land heeft ruimschoots zijn aandeel gehad in het aanleggen en het uitrusten van verschillende spoorwegen in Europa, Azië en Afrika. Al te veel landgenoten weten dit niet en zullen, ongetwijfeld, verwonderd zijn te vernemen dat de geweldige ontwikkeling van de spoorwegen in de ganse wereld grotendeels het werk is van Belgische specialisten. Ik zou hierover een weinig willen uitweiden om in het kort de balans op te maken van de bijdrage van België tot de economische uitbouw van verscheidene vreemde landen. ... Ook dat behoort tot de « goede, oude tijd »!

De term « balans » die ik zopas gebruikte, lijkt ongetwijfeld enigszins verwaand. Om zulke berekening te kunnen opmaken zou men over genoeg vrije tijd moeten beschikken om langdurige, nauwkeurige en saai opzoekingen te kunnen ondernemen. Wie zal zijn leven ooit aan die taak wijden? Wie zal doen uitschijnen welk aandeel onze landgenoten hadden, tijdens het laatste kwart van de XIX<sup>e</sup> eeuw, in de bouw van verscheidene spoorlijnen — en ook van tramwegen — in Rusland en de Balkanstaten? Wie zal de mensen herinneren aan de oprichting van de Chinese spoorlijn van Peking naar Han-k'ou, die dank zij het initiatief en het impuls van Leopold II tot stand kwam? De Ardennees Jean Jadot speelde een grote rol in de bouw van deze lijn die de noorderprovincies van China met de zuidelijke verbond. Geholpen door enkele technici van het spoor, bracht hij, in uitzonderlijk moeilijke omstandigheden, deze reuzetaak tot een goed einde en slaagde er onder meer in over de Gele Stroom een drie kilometer lange brug te werpen. Jadot was ook een van de voornaamste bewerkers van de uitbreiding van het spoor in Kongo. *Koloniseren is vervoeren*, was toen het parool. Maar hoe kan men vervoeren in een land waar de stromen door talrijke watervallen en stroomversnellingen onderbroken worden, indien men niet over een spoorweg beschikt? Na zijn befaamde reis die hem, van 1875 tot 1877, van Zanzibar naar Matadi en Boma voerde, merkte Stanley op: *Zonder spoorwegen is Kongo geen penny waard*. Met deze woorden voor ogen, leverden de Belgen een bovenmenselijke « spoorwegslag », waarvan de Bergenaar René J. Cornet — de zoon van de grote aardkundige Jules Cornet — de boeiende geschiedenis schreef.

De inspanning van de Belgische en inlandse spoor mannen verdient onze bewondering. De werken van de spoorweg Matadi-Leopoldstad begonnen in maart 1890 en het duurde acht jaar vooraleer zij voltooid waren en een tot dan toe hermetisch gesloten wereld voor de grote economische en sociale stromingen alsook voor de beschaving opengesteld werd. Onder deze taak bezweken 132 Europeanen — waaronder meer dan 100 Belgen — en 1.800 Chinese en zwarte arbeiders. Er werd 65 miljoen frank besteed aan het tot stand brengen van deze lijn van 365 kilometer, die talrijke kunstwerken telt waaronder een tunnel van 270 meter lengte en een brug met twee vakken. De grondwerken omvatten meer dan 13 miljoen kubieke meter. Achteraf werden nog andere spoorlijnen aangelegd zodat het Kongolese net thans meer dan 5.000 km lang is.

(Wordt voortgezet.)