



Een dynastie van SPOORMANNEN

Een werk
van
J. Delmelle

Maar, laten wij het opnieuw hebben over Adolf Barbeaux. Na zijn ambt te hebben uitgeoefend te Tubeke, werd hij naar Gembloers overgeplaatst. Gembloers bezat een doorgangsstation waarvan het belang in het oog sprong bij de aanblik die men van op de perrons kreeg : onderlinge kruising van de inritsporen, « rooster » genaamd, seinhuizen zo hoog als uitkijkposten op de hoeken van een krijgsgevangenenkamp, kandelaarseinpalen, lichtmasten, loopbrug voor voetgangers... Het stationsgebouw bood geen mooie aanblik... Het was geenszins aantrekkelijk en zag er uiterst stijf uit en ontdaan van alle weelde (over het utilitarisme hadden onze voorgangers trouwens een opvallend eigenaardige opvatting). In dit zwartberookt station, dat bijna voortdurend door vlokkige, witte of donkere rookwolken omhuld was, sleet de oude Marcel een gedeelte van zijn jeugd. 's Avonds werden onder het glazen afdak langs het hoofdgebouw van het station petroleumlampen opgehangen. Deze armzalige klaarte verlichtte de stofferige, met roet bedekte muren. Het gaf een sombere aanblik... maar men was er zodanig aan gewend dat het niemand opviel. De treinen denderden voorbij in een dwarreling van stoom en met een hels lawaai. Louter op het gehoor wist men vanwaar ze kwamen, hoe laat het was en hoe lang en zwaar ze waren. Enkele tijd vóór de trein aangekondigd werd, stroomde de wachtzaal vol met mensen van alle slag van wie de enen een welsprekend stilzwijgen bewaarden en de anderen in een nietszeggende woordenkramerij vervielen. Alle stations zijn kruispunten. Het wel van de enen ontmoet er het wee van de anderen. En, als de zaalwachter plots de deur naar het perron opende, hoevelen traden op dat ogenblik geen nieuwe lotsbestemming tegemoet ? Wanneer dan de laatste reizigerstrein weg was en zijn rode lantaarn verzwonden in de snelheid van de snorrende trein, trad er een ogenblik van verpozing en kalmte in. De klerk sloot zijn loket en zodra hij weg was, zag Adolf Barbeaux nog tal van dingen na : deuren, lampen, stoven, enz. Gedurende de nacht werd de stilte soms verstoord door een goederentrein die als het ware een kortstondige aardbeving verwekte.

Bij het oproepen van deze herinneringen uit zijn kinderjaren, werd de oude Marcel weemoedig. Op zekere dag zegde hij mij : « Het leven in de stations is somber. Heeft mijn vader, die van zijn beroep hield, dit wel ooit bemerkt ? Altijd welgeind, maakte hij grapjes met de ene, lachte hij tegen de andere en liet hij zich nooit overstelpen door de duizend en één besommeringen van elke nieuwe dag. Sommigen denken dat het ambt van stationschef een gemakkelijk baantje is. Verre vandaar. Een stationschef staat immer op de bres. Hij loopt steeds in het gareel. Heel wat zaken hangen van hem af, van hem alleen. Het onvoorziene behoert hem. Een bel rinkelt. Een telefoontje kondigt plots een ongeval aan, een vertraging of een ongelegen dienstwijziging. Soms moeten, in allerijl, schikkingen getroffen worden. Om het hoofd te kunnen bieden aan alle moeilijkheden die zich kunnen voordoen, moet de stationschef blijk geven van initiatief en een beslissing kunnen treffen... een wel doordachte beslissing... binnen de dertig seconden. Mijn vader had een kostbare troef in handen. In de meest uiteenlopende omstandigheden kon hij zijn zenuwen bedwingen en zijn kalmte bewaren. Ik heb dat eens ondervonden toen een locomotief van een reizigerstrein ontspoord was te Saint-Denis-Bovesse. Zij versperde de sporen en verhinderde alle verkeer. Onmiddellijk moesten alle maatregelen getroffen worden om elk verkeer stil te leggen. Op dat tijdstip bestond er nog geen centrale dispatching. De verantwoordelijkheid van de chefs was ontzaglijk groot. Maar hun eergevoel had dezelfde verhoudingen. Mijn vader heeft eenvoudigweg het hoofd geboden aan al de moeilijkheden waarmee zijn loopbaan bezaaid was. Hij was een held, zonder het zelf te beseffen... »

XI. — DE WACHTER EN HET PUBLIEK

Slechts na de oorlog 1914-1918, toen het spoorwegnet in volle reorganisatie was, begon de oude Marcel zijn loopbaan. Hij was veertig jaar. Gewoonlijk is er op die leeftijd geen sprake meer van aanwerving. Maar hij beschikte over twee troeven. « Ik was, zegde hij, de zoon van mijn vader. En mijn vader was erin geslaagd de achting van zijn chefs te winnen. Daar ik, trouwens, de oorlog had meegemaakt (ik heb zes frontstrepen), kon ik, wat de leeftijdsgrens betreft, sommige speciale beschikkingen genieten. Vroeger had ik, gedurende een twaalfstal jaren, gewerkt in een landbouwcoöperatief, ik hield er de boeken bij, keurde er de goederen bij aankomst en trad soms op als handelsreiziger. Na het einde van mijn studiën wou mijn vader mij een loopbaan bij de Spoorwegen doen kiezen door mij al de onmiddellijke en de latere voordelen van het beroep voor te spiegelen : vaste betrekking, weddeschalen, kledingsfonds, pensioen, enz. Al deze argumenten hadden mijn weerstand niet kunnen breken. Ik voelde mij geenszins tot het Spoor aangetrokken. Wellicht, vloeide er door mijn aderen een weinig van het bloed van mijn overgrootvader Augustin ? Daarbij had ik het beste deel van mijn jeugd gesletten in triestige stations, gedompeld in de zware rook van de treinen. Het lot is echter een grillige meester aan wiens wil men zich uiteindelijk toch niet kan onttrekken. Het stond geschreven dat ik, net als mijn vader, mijn grootvader en mijn overgrootvader mijn loopbaan bij de Spoorwegen zou maken. Ik trad dus in dienst in 1921 en — met uitzondering van een kleine tijdspanne in het begin — heb ik, tijdens mijn vijftientwintigjarige loopbaan, immer hetzelfde beroep uitgeoefend : dat vanwachter. Ik was dus, om zo te zeggen, in bestendige betrekking met het publiek... »

Bij dit woord zweeg de oude Marcel een hele poos, gedurende welke de veelvuldige aspecten van de reizigersmassa hem schijnbaar opnieuw voor de geest kwamen.

Wat is het publiek in feite ? Om dit te kunnen bepalen zou men de mythe van de zevenkoppige slang van Lerna moeten oproepen.

Het publiek is een wispelturig ding, altijd verschillend en nieuw, dat een gestadige gedaanteverwisseling ondergaat. Wanneer men zijn talloze bestanddelen denkt te kennen, bemerkt men weldra dat men zich vergist heeft en dat er, onder al deze bestanddelen, een, tien, honderd, duizend andere zijn die onbekend gebleven zijn, totaal onbekend. Het publiek is, in werkelijkheid, een geheel waarop geen enkele algemene wet vat heeft. Het publiek ontsnapt aan alle regels. Het omvat slechts uitzonderingen, de ene al meer verbazend dan de andere. De uitzonderingen verpesten het leven van de student. Zij zijn voor hem de « zondebokken ». Zij zijn ook het zorgenkind van dewachter. Maar al heeft elke medaille haar keerzijde, toch heeft zij ook haar goede kant. Dit is geen ongerijmdheid : niets is zo opwindend als dit prikkelend publiek !

De handelsgeest houdt iets goeds in, in deze zin dat hij zijn ganse aandacht vestigt op een groots probleem, dit van de menselijke betrekkingen, en dat hij het verwerven aanprijst van zekere gewoonten die tenslotte natuurlijke uitingen worden. Men verrijkt zich trouwens door aan anderen te denken. Misschien viel het de oude Marcel aanvankelijk wel zwaar om zich dagelijks te scheren. Na enige tijd hinderde deze karwei hem in 't geheel niet meer, zonder dat hij er zichzelf bewust van was. Hij volbracht ze zonder zich ervan rekenschap te geven en de gewoonte die hij zich opgelegd had, werd in zoverre een noodzakelijkheid, dat, indien hij eens — om welke reden ook — een dag oversloeg, hij zich niet op zijn gemak voelde en tevens beschaamd was over zichzelf. Zich scheren

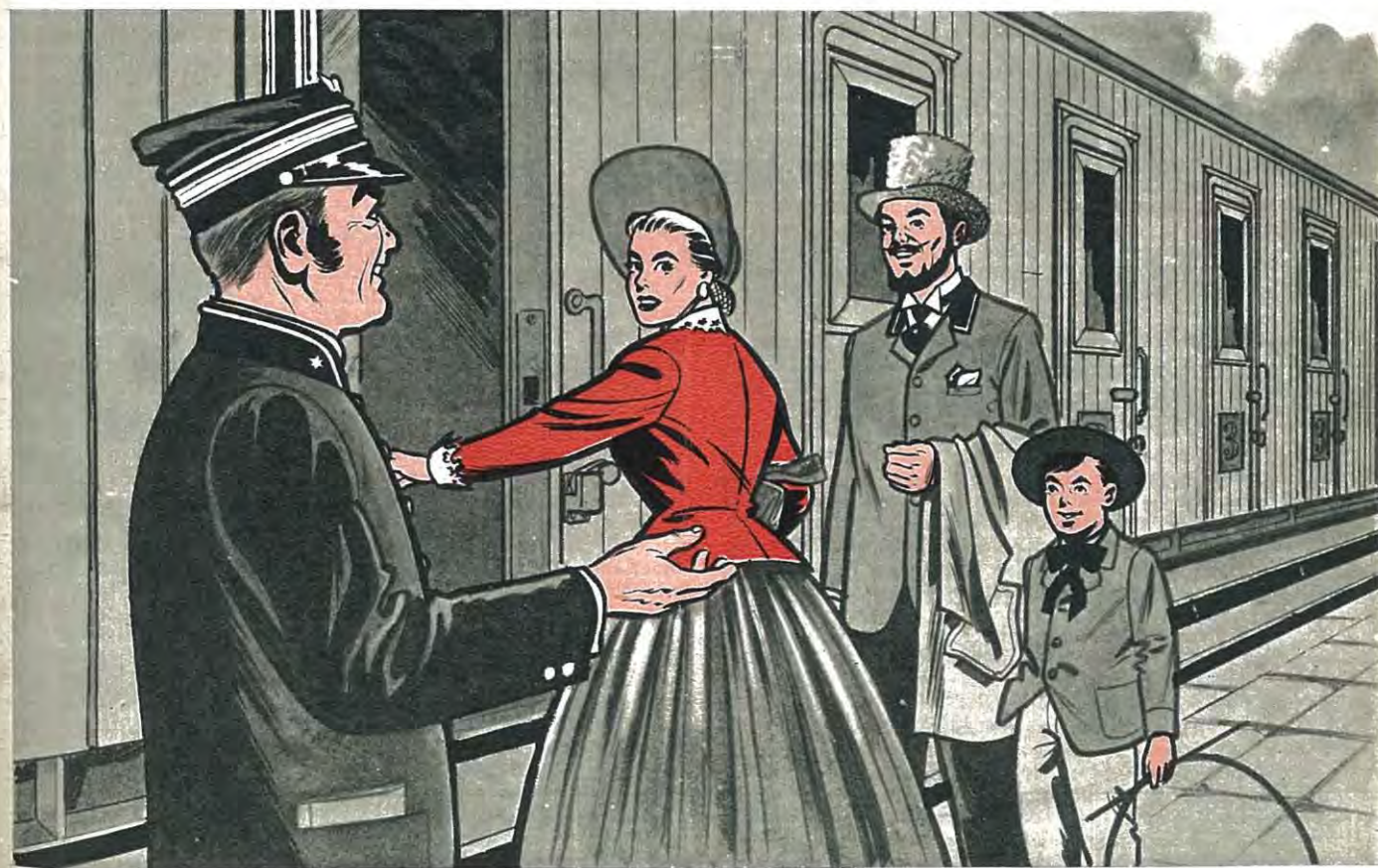
was één ding. Iets anders was proper gekleed gaan : geen vlekken op de kleren, geen valse plooiën in de broek. Hij wou zorgzaam zijn op zijn persoon. Hij wou beleefd zijn. Hij wou gedienschtig zijn. Het was moeilijk dit alles aan te leren op veertigjarige leeftijd, maar eenmaal het doel bereikt dank zij overleg en wilskracht, voelde de ouwe Marcel zich rijker en wist hij, dat hij vroeger heel wat gemist had.

Ongetwijfeld be kroop hem af en toe nog de lust om dit publiek naar de duivel te wensen, om geprikkeld te antwoorden of er vandoor te gaan. Hij moest zich immer beheersen om niet te doen opmerken : « ik zei u als 't u blieft » aan hen die vergaten « dank u » te zeggen. Hij moest zich beheersen wanneer een of andere reiziger hem als zijn knecht beschouwde en hem beval : « Hei daar, doe toch dat venster dicht », of, « Haal mij eens een dagblad bij de volgende halte ». Zijn zenuwen bedwongen, kalm blijven, zich niet ergeren, altijd even goed gehumeurd zijn, om dit alles te verwerven wist de ouwe Marcel zich een gelatenheid eigen te maken waarvan de essentiële principes als volgt kunnen samengevat worden : « De reiziger is de klant, en de beleefdheid en de nette manieren die ik hem betoon, zijn in de eerste plaats een daad van eerlijkheid tegenover mijzelf en tegenover de Maatschappij ». Uit deze daad trok hij evenwel vaak plezier en voldoening, want al bestaat het publiek uit uitzonderingen, toch zijn er enkele goede gevallen onder. En in dat verband zegde de ouwe Marcel mij niet zonder enige ontroering : « Voorkomend zijn tegenover iemand die u daarvoor dankbaar is, maakt veel ontgoochelingen goed. De grootste voldoening die ik in mijn loopbaan genoot dank ik aan een gebrekkige die ik in de trein hielp, aan een brave huismoeder, overladen met reisgoed en omringd door haar vier kinderen wier tuchteloosheid ik gedurende een paar ogenblikken kon bedwingen, aan een of andere schuchtere of weifelende reiziger van wie ik veronderstelde dat hij zich van trein vergist had. Bovendien talloze malen dat men in zijn eigenliefde gekwetst wordt, krijgt men duizend en een gelegenheden om plezier te beleven aan de hulp die men zijn medemens verleent. Al deze kleine vreugden, maken de mooie kant van het beroep uit. Zij zijn een bestendige aanmoediging. En, het publiek is tenslotte toch ook

die schare van broeders, van arbeiders die zich naar hun werk begeven of naar huis terugkeren. En ik heb hoe langer hoe meer begrepen wat hen zoal op de zenuwen kan werken... »

Wordt de eigenliefde af en toe al eens gekwetst door de houding van sommigen, dan neemt zij op haar eigen manier weerwraak, door nog meer beleefdheid en gedienschtigheid te tonen ten opzichte van mensen zonder opvoeding (en deze handelwijze brengt hen vaak volledig van streek), door er zich op toe te leggen om de meest mogelijke kennis op te doen over de dienst, door in zekere omstandigheden blijk te geven van initiatief en vooral door nog meer gehechtheid en sociale geest aan de dag te leggen.

Een ander kenmerk van het publiek is, dat het de neiging heeft, elke persoon die enigszins officieel schijnt, te nemen voor een inlichtingskantoor of een wandelende encyclopedie. Indien een wachter zijn prestige en zijn gezag onaangetast wil zien, moet hij zich in vrijwel alle gevallen behoorlijk uit de slag kunnen trekken. Hij moet goed vertrouwd zijn met de reisgids waarin hij snel en zonder aarzelen alle inlichtingen moet putten. Hij moet het zelfs kunnen stellen zonder dit lijvig boekdeel. De ouwe Marcel die immer op enkele bepaalde lijnen reisde had de gewoonte aangenomen een boel zaken uit het hoofd te leren zoals de uren van vertrek en van doortocht en de aansluitingen van de treinen die op deze lijnen reden ; voor het overige tekende hij verschillende dienstaanwijzingen, waaronder de meest gevraagde in een klein notitieboekje op. Het merendeel van zijn collega's gingen op dezelfde wijze tewerk. Bovendien nam hij, zowel uit loutere lust als uit noodzakelijkheid, elke gelegenheid te baat om zich te documenteren over alle aspecten van de spoorwegen en zijn kennis over de aardrijkskunde van het land, vooral in verband met het toerisme, uit te breiden. Hij zou zich in zijn eigen ogen minderwaardig gevoeld hebben indien hij slechts een weifelachtig, onjuist of verward antwoord zou moeten geven op een vraag die maar enigszins met zijn dienst of met de spoorwegen verband hield. Wie zou zich door een onwetende de les laten spellen ? Wie zou bovendien voor een dwaas willen versleten worden ?





Vijfentwintig jaar lang reisde de ouwe Marcel met deze opvattingen over ons net, steeds trachtend zich verdienstelijk te maken en de reizigers zo gunstig mogelijk te stemmen tegenover het spoor. Vijfentwintig jaar lang heeft hij ook over de veiligheid van de reizigers gewaakt. Al te veel mensen lopen door hun onvoorzichtigheid zware ongevallen op. Het is beter zijn trein te missen dan over de ballast te rollen en onder de wielen van een wagen terecht te komen. Het spoor kent geen genade. De schrijver Hubert Krains werd vermoord. Vóór hem vond Emiel Verhaeren op dezelfde wijze de dood, nadat hij in zijn werk, zo dikwijls de rails, die in de verte verdwijnen, bezongen had.

Vijfentwintig jaar lang, tenslotte, heeft de ouwe Marcel de spoorweg gediend door het reglement te doen eerbiedigen. Het gebeurde soms dat een derde klasse-reiziger in tweede klasse had plaatsgenomen, dat er een reiziger zonder kaartje was, dat een roker blauwe wolkjes blies uit zijn pijp, in een «niet-rokersafdeling». De ouwe Marcel moest het reglement toepassen. Onder de reizigers die men aldus in gebreke vindt, zijn er weinigen die goedschiks hun ongelijk of hun missing erkennen. De ouwe Marcel toonde zich een diplomaat en wachtte er zich wel voor een op heterdaad betrapte overtreder zijn zaligheid te geven. Hij deed alsof hij hem geloofde, terwijl hij hem uitlegde dat, niettegenstaande de schijnbare gegrondheid van zijn standpunt het reglement in dat bepaald geval stipt diende toegepast en dat de overtreder, ingeval hij niet akkoord was — na eerst de boete te hebben betaald — nog altijd een regelmatige klacht kon indienen, welke met de meeste welwillendheid zou onderzocht worden.

Het bestaan van een wachter is waarlijk doorspekt met alle soorten van onvoorziene gebeurtenissen. Men leert heel wat zaken terwijl men door de treinen loopt. Men zegt dat het reizen de jeugd vormt. De wachter die oog en oor heeft voor al wat rondom hem gebeurt, houdt nooit op zijn geest te verrijken en vindt in deze verrijking een reden te meer om te houden van zijn beroep, dat tegelijk ondankbaar en prachtig is.

XII. — DE ZWERVERS VAN DE POSTRIJTUIGEN

Op een andere dag vertelde de ouwe Marcel mij het volgende :

«Er zijn talrijke werkmakkers wier beeld mij immer is bijgebleven. In mijn herinnering zie ik nog altijd de grote Gus, die pakjesdrager was te Brussel-Zuid en de kleine Louis, die zaalwachter was te Bergen. Ik herinner mij ook nog vele andere spoormannen, die ik toevallig meerdere malen per week of per maand ontmoette. Ik denk nochtans het meest en het liefst aan Caesar Girmont, de collega waar ik het meest van hield. Toen hij gepensioneerd werd, nauwelijks drie jaar geleden (hij was een tiental jaren jonger dan ik) vestigde hij zich te Meix-devant-Virton in de Gaumestreek. Ofschoon hij afkomstig was uit Waals Brabant, had hij er immer van gedroomd zich in dat hoekje van de provincie Luxemburg te gaan vestigen. De talrijke verlofdagen die hij in Belgisch Loreinen had doorgebracht, hadden hem voor die streek een bijzondere voorliefde bijgebracht. Sommigen dromen ervan hun oude dagen te gaan slijten in het zonnige Zuiden aan de boorden van de blauwe Middellandse zee. Wat hem betrof, hij had zijn hart verloren aan de Gaumestreek, met haar harmonische landschappen, haar knusse heuveltjes en haar kleine, visrijke riviertjes (hij was een hartstochtelijk visser !). Zijn droom is werkelijkheid geworden. Helaas, Meix en Esquipont liggen een heel eind van elkaar en met de ouderdom hebben wij, de ene zowel als de andere, de lust voor het reizen verloren. Wij zijn allebei huisduiven geworden, gevangenen van een beperkte horizon en wij hebben elkaar in lang niet meer gezien. Toch wisselen wij af en toe eens een briefje, twee of driemaal 's jaars, soms meer, wanneer wij enig nieuws te vertellen hebben, dat meestal uit onze wederzijdse herinneringen opborrelt...»

Caesar was geen spoorman maar een «zwerver van de postrijtuigen». Bijna veertig jaren heeft hij gesleten in die speciale rijtuigen — echte rollende postkantoren — die aan de snelle

reizigerstreinen gekoppeld worden. De reizende postmannen sorteren er de briefwisseling tijdens de rit en sturen ze, in ieder aansluitingsstation, naar haar bestemming. Het werk van deze mannen, uitgevoerd vóór de rekken en de tafels, tussen stapels pakjes en zakken, midden de schokken en het lawaai, bespoedigt aanzienlijk de bestelling van de post, de dagbladen en de colli.

Caesar begon als ordeklerek op de proef in een postkantoor uit de provincie, werd sorteerder te Brussel-Noord en vervolgens « reizende postman » op de lange afstandslijnen Brussel-Aarlen en Brussel-Herbethal. Zoals talrijke andere collega's beantwoordde hij de gebiedende roepstem van het Spoor.

De taak van deze reizende postmannen op lange afstand was geen gemakkelijk baantje. Het gebeurde soms dat Caesar zijn dienst aanving te negen uur 's morgens en hem slechts te elf uur 's avonds eindigde.

In 1929, bij de oprichting van de autonome brigade van de reizende postmannen, liet Caesar de dienst van de « lange afstand » varen en ging hij over naar de lijn Brussel-Manage-Charleroi. Marcel Barbeaux, die op dat tijdstip vrij regelmatig op deze lijn dienst deed, kwam af en toe al eens vijf of tien minuten doorbrengen in de postwagen en leerde alzo Caesar kennen. Dit belette nochtans niet dat deze laatste intussentijd naarstig doorging met het sorteren van zijn brieven. Rechttop vóór de rekken, in blauwe overall, de lenden omgord met een lederen riem — een relikwie uit de soldatentijd — veranderde Caesar voortdurend van plaats: een stap links, een stap rechts en ondertussen verdeelde hij de brieven, verbazend snel en zeker, over de metalen vakjes. Terwijl hij hem bekeek, dacht Marcel aan de blinde pianist die hij eens had zien spelen op een liefdadigheidsfeest. Zijn vingers gleden over het klavier zonder dat één enkele hapering hun lenigheid kwam onderbreken. Dit beeld van Caesar herinnerde hem aan de ontroerende virtuositeit van deze handige kunstenaar en hij vroeg zich af hoe de postman erin slaagde zo vlug een stapel brieven te sorteren waarvan de adressen soms niet te lezen waren. Een echt mysterie!

Ofschoon hij officieel geen deel uitmaakte van de gilde der spoormannen, beschouwde Caesar zichzelf — niet ten onrechte — als een feitelijk lid ervan en het gebeurde dat hij, weliswaar zonder kwade bedoelingen, de draak stak met de « pennelickers » voor wie de ganse postwereld beperkt blijft tot de wanden van een enge cel. En hij riep uit: « Wij de « nomaden », wij zijn de ware handhavers van de grote posttraditie, wij zijn de rechtstreekse erfgenamen van de boden die, ten tijde van de grote heren van Thurn en Taxis, te paard reden met de reistas op de rug, van de ene wisselplaats naar de andere, van het ene eind van het toenmalige Europa naar het andere. Het Spoor verdrong het paard. De stoom verdrong de haver. »

Niettegenstaande de ongemakken verbonden aan de functie van reizende postman, niettegenstaande het gebrekkige comfort in de postwagen, die in de zomer te heet en in de winter te koud was, ondanks de abnormale diensturen en de verplichting « steeds te been » te zijn, zou Caesar voor niets ter wereld een andere betrekking aanvaard hebben. Indien men hem een overplaatsing zou voorgesteld hebben, in ruil zelfs voor een winst van een of twee rangen in de administratieve loopbaan, hij zou ze vast en zeker geweigerd hebben. Voor hem betekenden de reizende postmannen in zekere zin de aristocratie van het Postwezen; de reizende kantoren beheersten werkelijk het geheel van de postsectoren.

Caesar en Marcel hadden een gelijkvormige loopbaan. Het gebeurde soms dat zij elkaar gedurende meerdere weken niet ontmoetten, hetzij dat hun prestaties niet samenvielen, hetzij dat een van beide door een tijdelijke dienstwaarneming op een andere lijn terechtkwam. Na verloop van deze tijd was het weerzien altijd even prettig. Eens zegde Caesar tegen Marcel: « Ik houd van mijn beroep, en toch is er iets in dat mij niet erg bevalt, namelijk, wanneer ik een zieke of met verlof zijnde collega moet vervangen op een lijn die ik niet ken. Dan schijnt het mij toe alsof ik een banneling ben. Wanneer ik dienst doe op de lijn Brussel-Manage-Charleroi, weet ik, alleen al aan de rit van de trein, alleen aan het geluid, alleen aan de manier waarop de wielen over de sporen bollen, alleen aan de kleine aanwijzingen die ik langs mijn voetstolen of door mijn oren opvang, waar wij ons ongeveer bevinden. Ik weet dat, twaalf of dertien minuten later de trein voorbij die overweg zal rijden, over die brug zal denderen of in dat station

zal binnenrijden. Op andere lijnen laat dit « instinct » mij in de steek en ik begin te vrezen dat ik mijn sorteerwerk niet tijdig zal afkrijgen, ik wind mij op en het komt mij voor alsof de postwagen er plots nors uitziet. Neen, ik houd werkelijk niet van een interim. »

Caesar beleefde aldus, gedurende ettelijke jaren het leven van de spoormannen die door de ongebreidelde vaart van de treinen her en der terechtkomen. Toen het ogenblik van het rustpensioen was aangebroken viel het hem, net zoals Marcel, zwaar, om zich aan het zittende leven aan te passen. Hij verlangde terug naar zijn schokkende, donkere postwagen die zo smal was als een mijngang, naar het onophoudelijk gekletter van het ijzer en naar het bestendige lied van de wielen die bijten in het staal van de rails. De ouwe Marcel liet mij Caesars laatste brief zien die hij zeven of acht weken geleden ontvingen had, en waarin deze schreef: « Ik herinner mij nog mijn lastig, rollend kantoor. Er viel hard in te werken. Maar 't was de goede tijd. Het was de tijd van het labeur, maar ook van de vreugde, de kameraadschap en de sympathie! »

» Wel ja! Dat was de goede tijd. Ik denk eraan, droefgeestig, ofschoon zonder spijt, of beter, zonder wroeging, want ik heb mijn werk gedaan naar best vermogen, met ere. En het is met een gerust geweten dat ik nu kan luisteren naar het gezang van de vogels in plaats van dat van de lagers en de drijfzangen!... »

(Wordt voortgezet.)

M. Louis BOLLE

stond, gedurende 34 jaar,
ten dienste van de N.P.C.

De Nationale Paritaire Commissie van de N.M.B.S. die samengesteld werd overeenkomstig de beschikkingen van de wet van 23 juli 1926, hield haar eerste vergadering op 27 september 1926. Waren aanwezig: de HH. GESCHIE, voorzitter; BRUNEAU, GALOPIN, GILLION, MAHIEU, ITHIER, ROEFS, VAN BAELEN, VAN DER STEGEN, VANRAEPENBUSCH en WESTENDORP, afgevaardigden van de Maatschappij; BOLLE, BRIXHE, BURNIAT (1), DE BRUYN, DESMET, GILLET, GUYAUX, NICAISE, VANDESPIEGELE en VERBEEMEN, afgevaardigden van het personeel.

Tot aan zijn overlijden, op 21 mei 11, heeft M. BOLLE zonder onderbreking deelgenomen aan de werkzaamheden van deze instelling, aan welke de spoormannen onder meer hun statuut danken. Hij stond dus gedurende 34 jaar ten dienste van de N.P.C.

Louis BOLLE werd geacht door zijn collega's. Zijn rechtschapenheid, zijn grote bevoegdheid, zijn kalme gemoedelijkheid deden hem de sympathieke achting van allen winnen. En zijn geestige humor droeg er herhaaldelijk toe bij om, op het gepaste ogenblik, de sfeer van een al te gespannen vergadering te milderen.

(1) Plaatsvervanger voor M. RENIER.