

WARKE SNERKS HEEFT HET WOORD

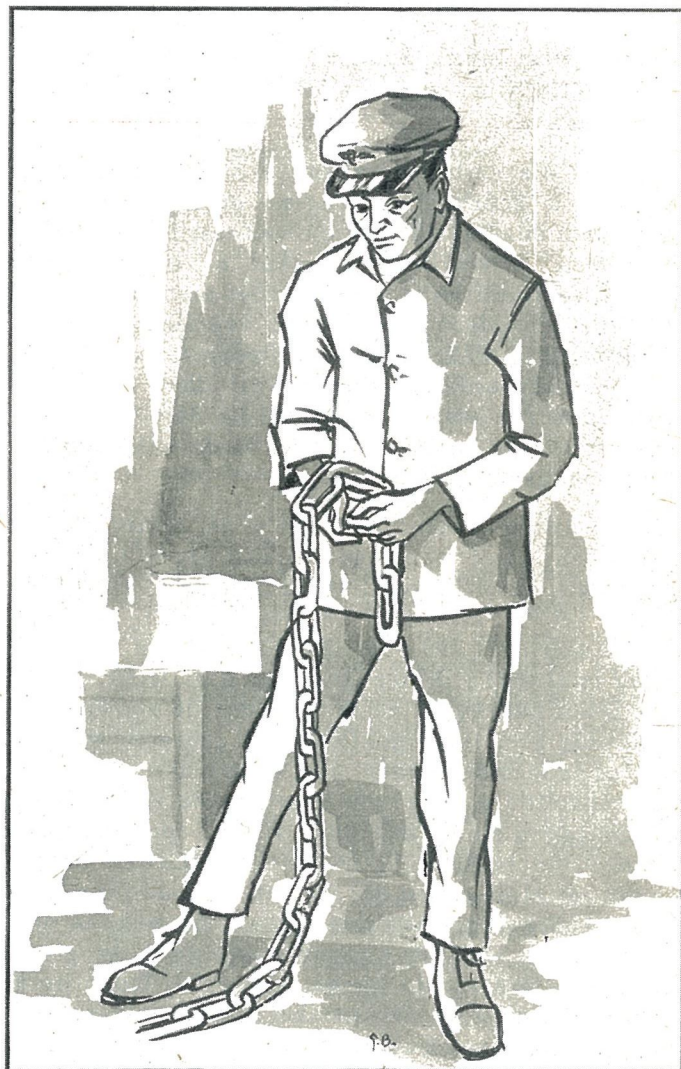
IK ben Warke Snerks. In het Vormingsstation van Schaarbeek kent mij iedereen. Mijn vader was er in de tijd al wegwerker bij baanmeester Kamps. Ikzelf ben in 1937 aan de spoorweg begonnen als tijdelijk wegwerker op de lijn 36. De 10^{de} mei 1940, bij het uitbreken van de oorlog, werd ik samen met alle andere tijdelijken afgedankt. Een paar maanden later mocht ik opnieuw beginnen en in 1944 werd ik benoemd als vaste man.

Ik ben gene grote en niet van de sterksten. Daarom vroeg ik in 1945 mijn overplaatsing aan naar een dienst in een station. Niet dat ik hoopte daar minder te moeten werken, maar, enfin, daar wordt er toch niet gesleurd met dwarsliggers van 70-80 kilo of met spoorstaven of ballast.

Zo belandde ik in het station Schaarbeek. Ik ben er goed gezien. De bazen zijn tevreden over mij en de werkmakers hebben het graag met mij te doen.

Ze noemen mij ook wel eens de « duvel doet al », want in de Vorming kunt ge mij aan zo wat alle werken en werkjes aantreffen. Ik zorg, bijvoorbeeld, ervoor dat er in groep C altijd voldoende hout voorhanden is voor het aansteken van de kacheltjes van de pakwagens der goederentreinen. Ook word ik belast met het schoonmaken van de gesloten wagens die moeten dienen voor het vervoer van witloof en duiven. Op de spitsuren help ik in het reizigersstation bij het aannemen en het afgeven van de rijwielen en de bromfietsen — en daar staan er zo een goede tweehonderd. En, als er eens een lampenist afwezig is, dan spring ik in voor het plaatsen, het afnemen en het onderhouden van de « disken ». Dit « lampenist spelen » gaat me niet zo goed af, ik ben namelijk wat te klein om de « disken » tot boven de buffers van de wagens te tillen. Voor mij is dat een zware karwei, 's avonds ben ik dan steeds doodmoe.

Zo verricht ik nu al meer dan vijftien jaren mijn taak in het station : 's zomers verzengd door de zon, 's winters klappertandend van de koude en tussendoor regelmatig doordrengd van de regen.



Ik doe nochtans mijn werk met iever, want wat ik doe heeft zijn belang voor de goede gang van de spoorweg. Wat zou het immers uithalen dat de mannen van de directie, de chef en de onderchefs, de rangeerders en seingevers zich afsloven om de treinen op tijd te doen vertrekken als ik, bijvoorbeeld, niet ervoor gezorgd had dat er tijdig hout voorradig was voor het aansteken van de kacheltjes der pakwagens ? De hoofdwachter rekent daarop. Hetzelfde voor het onderhouden en plaatsen van de « disken » als ik lampenist speel. Geen enkele trein mag ver-

trekken zonder goede « disk ». Zo iets zou de seining van gans een lijn in de war kunnen sturen en vertragingen veroorzaken. En, treinen die niet op het uur rijden, betekenen slechte dienst voor de klanten van het spoor. Van klanten gesproken : moest er zo eens niemand aanwezig zijn en opletten gedurende de spitsuren, wanneer de reizigers hun fietsen afhalen en terugbrengen in de bagagebewaarpplaats, wel, ik geloof dat alleen al in de militaire basis van het vliegveld van Evere alles een beetje in rep en roer zou staan. Want, onder ons, zo wat een honderdtal van die militairen plaatsen hun fiets bij ons. Die jongens moeten 's morgens toch op tijd op hun werk geraken en 's avonds mogen ze hun trein niet missen. De facteurs van de bagage en de chef kunnen het best doen zonder de klachten van die mannen. Er zijn er ten andere ook maar weinig of geen.

En dan die gesloten wagens. De klanten moeten nu wel, na gebruik, de wagens grondig reinigen. Maar allen doen ze dat niet en wanneer in een gesloten wagen, bijvoorbeeld, cement of scheikundige poeders vervoerd werden, dan moet men die wagen nog eens een goede beurt geven vooraleer hem ter beschikking te stellen van de duivenmaatschappijen of witloofuitvoerders. Moesten wij daar niet voor zorgen dan zou waarschijnlijk al de moeite van de handelsdiensten om dat vervoer door ons te laten doen, tevergeefs geweest zijn.

En zo kwam ik eens met een nogal zware stouwketting langs het dienstgebouw van groep C. Mijnheer Daen, de onderchef, stond aan de deur. « Wel Warke, zei hij, die lange en sterke ketting is maar juist zo sterk als één van haar schakels en dan nog wel de zwakste ! » Ik heb daarover nagedacht. Mijnheer Daen had gelijk en ik vind dat de sterkte van die ketting goed in vergelijking kan gebracht worden met ons spoormanberoep. Alle spoormannen werken voor éénzelfde zaak, zowel degenen die zorgen voor het aanleggen en onderhouden van de spoorbaan als degenen die belast zijn met de elektriciteit en de seinen, zowel diegenen die instaan voor de machines als die welke de treinen doen rollen, de mannen van de bureaus zowel als de meestergasten, de grote bazen evenzeer als de kleine lampenist. Ieder werk dat wij volbrengen is een schakel in een lange ketting van diensten voor het land en onze medemensen. En met deze ketting wordt het voortbestaan van onze spoorweg en onze eigen welstand voortgetrokken. Willen wij dat men deze ketting nooit vervange, willen wij dat deze ketting nooit breke, dan zorgt elkeen ervoor dat hij zijn werk zo doet dat het een schakel vormt van het allerbeste staal. Dan mag komen wat wil : het land zal er wel bij varen, onze spoorweg zal voortbestaan en onze welstand zal vooruitgaan.

Dit is nu eens serieuze praat van Warke Snerks, lader in het station van Schaarbeek.

VANHENGEL, H.G.

2^e PRIJS

SCHRIJVERS

NIEUWSGIERIG bekijk ik de man vóór mij die, vriendelijk lachend, niet ophoudt met op mijn schouder te kloppen.

« Een eeuwigheid geleden sinds we mekaar nog gezien hebben, hé ! »

Tevergeefs tracht ik hem ergens thuis te brengen, maar ik slaag daar niet in en toch ben ik er zeker van hem goed te hebben gekend. Maar waar ?

« Ja, een eeuwigheid geleden », antwoord ik, enigszins in de war door die ongewone hartelijkheid. « Hoe is het met U ? Al getrouwd ? » Onderwijl blijf ik mijn hersenen pijnigen over waar ik die kerel toch ergens kan ontmoet hebben.

« Natuurlijk ben ik getrouwd ! En U ? Ik heb al drie kinderen. »

« Verdomme, denk ik, hoe heet die vent toch. »

Waarschijnlijk verkeert hij in hetzelfde geval, want plots, tot mijn niet geringe opluchting, houdt hij op met mijn schouder te bewerken en zegt verontschuldigend :

« Excuseer me, maar uw naam wil me niet meer te binnen schieten. Het is ook zolang geleden, nietwaar. »

— Gek, zeg ik lachend, maar ik verkeer in hetzelfde geval. Laat ons eens raden : op St. Lievens ?

— Nee, zegt hij, ik was op St. Jan.

— Dan was het bij de troep ! Klas '38 !

— Natuurlijk, kerel ! »

Het is of plots de jaren van ons afvallen en spoedig halen wij reeds lang begraven herinneringen op. Als we ten slotte afscheid van elkaar nemen vraagt hij terloops waar ik werk.

« Bij de spoorweg. » Ik zeg het ietwat aarzelend.

« Watblijft ! Hoe ben je daar verzeild geraakt, zeg ! »

— Och, hoe komt zoiets. Een vast werk... een goed pensioen... » Ik houd stotterend op, omdat hij me vol medelijden bekijkt.

« Ik dacht dat bij de spoorweg enkel halve garen werkten », antwoordt hij, niet zonder een tikje spot.

Even blijft het stil. Ik kan hem zo maar niet dadelijk weerleggen en als ik naar zijn ogen kijk zie ik zijn medelijden uitgroeien tot een onmetelijk erbarmen.

« Wat richt je daar uit ? »

— Schrijver, zeg ik zonder het minste enthousiasme.

— O, dat is wat anders », merkt hij op en kijkt me nu met zijn blauwe ogen bewonderend aan.

« Al wat verschenen ? »