



# MANNEN VAN HET SPOOR

**D**E trein, die tot dan toe in volle vaart door velden en weiden reed, begon te vertragen. De ploeg arbeiders stond bezijden het spoor, aan de voet van het met klaprozen bezaaide talud.

Een korte stevige kerel, wiens ontknoopt hemd de hals en het door de zon getaande bovendeel van de borst liet zien, wiste met de rug van de hand het zweet van zijn voorhoofd. Zonder zelfs de voorbijrijdende trein één enkele blik te gunnen, was een andere, die daar met naakt bovenlijf stond, tussen zijn eeltige vingers een sigaret aan 't rollen, terwijl zijn makker, met beide handen zijn houweel omklemmend, de reizigers die hem van achter de ruiten aankeken, weifelend toelachte.

Ik zat in de sneltrein naar Keulen, overgeleverd aan de vage dromen van een wiegend ritme. Deze mensenbaag, onbeweeglijk als op een defilé, wekte mij uit mijn mijmering en voerde me terug naar de werkelijkheid.

Brachten ze dan het grootste deel van hun tijd door met de voorbijsnellende treinen na te staren, die knokige, door de zon gebruide mannen welke langs de sporen op een rijtje staan, en men hier en daar ontwaart, en welke van elkaar verschillen ondanks hun gelijkaardig uiterlijk waarop alleen de man met het witte vest, die boven op het talud de horizon afspeurt, een uitzondering maakt?

Was het vrouwelijke nieuwsgierigheid of louter belangstelling van een journaliste? Ik weet niet waarom stilaan in mij het verlangen groeide kennis te maken met het spoorwegmilieu waar we dagelijks langs komen zonder het evenwel te kennen, er zo maar rond te slenteren om links en rechts een indruk op te pikken, een grappige of pertinente opmerking te noteren, in enkele trekken een typische figuur ten voeten uit te schetsen. Het toeval, die goede geleigeest der journalisten, heeft mijn hartewens in vervulling laten gaan, en hier hebt u dan «Mannen van het spoor», die ik, in de uitoefening van hun menigvuldige taken en het nakomen van hun talloze verplichtingen heb gadegeslagen.

## IN DE SPOREN, MET DE SPOORLEGGERS

'n Novembermorgen. Het motregent. Talrijke kouwelijke reizigers wachten te midden van hopen handbagage op de trein naar Parijs. Ik stap het perron op, kom weldra op hun hoogte, ga hen voorbij, en stap verder tot het einde, waar de sporen dooreenlopen, zich splitsen, reeds hun eigen koers kiezen en zich naar de horizon uitrekken. Dit reusachtig spinrag heet in spoorwegtaal de «gril».

Ik bibber van de kou, en ik foeter op mijn steedse gewoonten: waarom in 's hemelsnaam op hoge hakken lopen, als wanneer mijn schoenen knarsen op de grindgrond of in de modder ploeteren? Maar kom, geen gejammer: de mensen die ik ga bezoeken zwoegen

toch het ganse jaar door op het zwartachtige grind, op de stoffige of doorweekte grond?

Het zijn de spoorleggers, nu eens door de zon gezengd, dan weer kletsnat geregend of door de winterwind gestriemd, terwijl ze gebukt staan over een voeg die ze regelen, vast te schroeven lasplaten, steenschroot dat ze uitstrooien om het spoor te effenen.

Hen heb ik het eerst willen ontmoeten, want door hen ben ik op de gedachte gekomen deze reportage te schrijven.

Hoe gemakkelijk toch hebben we een verkeerde voorstelling van stielen waarvan we zo weinig afweten! Voor ons die de spoorleggers zien met de kin in de hand, en de elleboog over de schopsteel gekromd, lijkt het wel of ze de godganse dag niets verrichten. Ze kwamen evenwel zojuist in allerijl uit de sporen, waar ze, voor de veiligheid van ons allen, de onbekommerde reizigers, zwoegen, meten, regelen, vastzetten, nazien.

Rieken, schoppen, houwelen en ook tangen, lopers en molentjes zijn hun grove werktuigen, waarmee ze dag in dag uit, jaar in jaar uit, omgaan. Voor deze mannen is het niet voldoende perfect op de hoogte van hun vak te zijn, ze moeten ook een sterk gestel hebben, tuchtvol en solidair zijn, blijk geven van een nooit falende zin voor verantwoordelijkheid.

## Een praatje met de schildwacht

Maar wat richt toch de zonderling uit die, in plaats van over de sporen gebukt te werken voor en na de doortocht van elke trein zoals alle anderen dat doen, pal in de verte staart, alsof hij het onzichtbare wou ontwaren?

Dat is de schildwacht, werd mij gezegd.

Ik wou graag een praatje met hem slaan. Dat is verboden. Ik heb dus geduldig gewacht op het einde van zijn dienstprestatie om met hem een onderhoud te hebben, als men het aldus noemen mag, dat zo korte gesprek tussen die rustige, bedachtzame man die met grote nauwgezetheid zijn vlaggetjes oprolde terwijl hij in het steenslag stond, en 'n journaliste die hoog op het talud genesteld was.

Hij scheen zich niet te bekreunen om de verraderlijke ijskoude wind die ons geselde en die me haast verplichtte te roepen om mij verstaanbaar te maken.

— Wat is uw taak, schildwacht?

— Ik waak.

— Waarover?

— Over hen.

Met de kin wees hij naar zijn werkmakkers die half gebogen hijgend verder zwoegden.

Te weten dat ze een engelbewaarder hebben lijkt me wel een geruststellend feit, maar voor mij mocht hij een

beetje spraakzamer zijn geweest. Luidkeels zet ik mijn bondig verhoor verder, maar dan een beetje handiger :

— Waartoe dient uw trompet ?

— Dat is een hoorn ; als ik een trein zie...

Ik tref het niet, de wind heeft zijn laatste woorden gesmoord. Het doet er niet toe, het gebaar heeft ditmaal de woorden vervangen, ik heb gesnapt dat hij de hoorn blaast om zijn maten voor het gevaar te waarschuwen, net als in een andere tijd en onder andere omstandigheden Roeland het te Roncevaux deed.

Zodra hij in de verte een trein ontwaart, houdt hij zich klaar om te toeten, en daarom staat hij op de uitkijk, zo hoog mogelijk op het talud, scherp afgetekend tegen het luchtruim boven de wijde velden. Diep onder hem zijn de spoorleggers druk in de weer : hij is hun ogen, hun bescherming, hun veiligheid.

— Moogt ge geen ogenblik verstrooid zijn ?

— Nee.

't Klinkt kort, maar het verraadt de belangrijkheid van zijn taak. Hij heeft het recht niet de vogels in hun

vluucht te volgen of hun gezang te beluisteren ; hij spitst alleen zijn geïmproviseerd oor om het gedommel van de trein op te vangen dat weldra tot een gedreun aanzwelt. Laat de spoorleggersbaas luidkeels zijn ploeg bevelen, de houwelen en de schoppen in de zachte lentelucht knarsen, de rails onder de hamerslagen beieren, hij hoort niets buiten de stem die hij alleen opvangt ; hij heeft slechts oog voor het kruipend ding dat zich, in de verte, op het spoor kronkelt, zienderogen groter wordt en uitgroeit tot het snelle gevaarte dat op zijn ratelende doortocht dood en vernieling zou zaaien indien het herhaalde getoet de mannen niet uit de sporen had gejaagd.

— Maakt dat urenlange waken u niet tureluurs ?

Hij talmt met zijn antwoord, en zegt dan schouderophalend en haast verlegen :

— Ik ben er aan gewend.

De gewoonte heel alleen te staan heeft hem voorzeker laconiek gemaakt ; toch zie ik in hem, ondanks zijn karige woorden, een effen, ongeunsteld karakter, een man die weet dat het leven van al zijn makkers van



hem alleen afhangt. Wat al mensen, daden en praatjes moeten hem ijdel lijken, en zeker ook mijn bewonderende belangstelling!

Het is een harde, zwijgzame man, die zonder twijfel ongevoelig blijft voor de scherts van hen die niet aan den lijve ondervonden hoe uitpuddend het wachten is bij zware herfstwind of vriesweer, in de sneeuwstorm of onder de snikhete middagzon.

Veiligheidshalve beschikt hij over twee hoornen, ingeval er een defect mocht raken. In de hand houdt hij een rode vlag die hij heen en weer zou zwaaien om de trein te doen stoppen die in aantocht zou zijn wanneer een herstelling eerst dient beëindigd te worden om het spoor vrij te maken; in zo'n geval staan reeds ver vóór het gevaarlijke punt waarschuwingsseinen op de ballast, die de machinist gebieden de vaart van de trein te verminderen. De schildwacht beschikt tevens over knalsignalen die hij op de rail zal plaatsen om het door de rode vlag gegeven stopsein te herhalen.

Hij weet dat een tekortkoming van zijn oog of oor zijn makkers noodlottig kan worden. Hij neemt de verantwoordelijkheid voor dit risico op zich, en de blik die hij op zijn werkmakkers rusten laat, verraadde de grote solidariteit onder de spoorwegmannen die ik tijdens mijn reportagetocht steeds weer zal aantreffen.

## OP BEZOEK BIJ DE WAGENSCHOUWER

Op mijn schreden terugkerend kom ik weer op het perron en stap naar een keet waarin ik, door de grote vensters, een groep mannen in blauwe overall ontwaar; een ervan is aan het schaften, de anderen babbelen luid en schertsen. Ik ga er dus met de rusttijd binnenvallen. Ik weifel even, doch duw daarna vastberaden de deur open.

— Zijt gij de wagenschouwers? vraag ik op vriendelijke toon.

Enigszins verbluft door mijn onverwachte inval, knikken ze bevestigend. Heus, de spoorwegmannen zijn niet welbespraakt. Ik voel me niet op mijn gemak, die zwijgende mannen welke op nadere uitleg wachten, brengen me in de war; ik heb plots de indruk een indringster te zijn en ik vraag me af met welk recht en met welke woorden ik hun de vraag ga stellen die mij tot nu toe zo natuurlijk leek:

— Wilt ge me een en ander vertellen over uw bestaan, over uw beroep?

Een stoere kerel treedt vooruit, weldra gevolgd door een werkmakker die even vaag glimlacht, een blik werpt op de grote klok aan de muur en besluit:

— Vooruit dan maar!

Ik vat weer moed.

— Gaat ge naar de aankomst van een trein? Mag ik zien wat ge daar doet?

De stoere kerel vraagt me eindelijk waarom ik gekomen ben, en ik leg hem ietwat hortend en stotend uit dat ik, als journaliste, hen aan het werk zou willen zien om dit aan mijn lezers uit te leggen, die aldus het leven van de spoorwegbedienden beter zullen leren kennen.

Hij is helemaal niet verlegen; hij knikt mij toe en opent de deur:

— Kom. Ge zult wel niet veel zien, maar de trein rijdt het station binnen, wij moeten er zijn. Ik breng er u heen.

## Hij ausculteert de rijtuigen

Hij wijst op zijn collega die ons is voorgegaan en langs een dienstpad de sporen oversteekt; wij gaan wijselijk door een tunnel, en wanneer we er uitkomen zien we hem gebogen over de wielen van een rijtuig.

— Wat doet hij daar, vraag ik 'n beetje ongerust.

— Zijn werk. Hij moet nagaan hoe het rijtuig het stelt.

Het betreft een korte controle, zoiets als een vlug en summier ausculteren, want de man heeft te weinig tijd om het voertuig, dat nauwelijks enkele minuten in het station vertoeft, grondig te onderzoeken. Hij is zo bedreven in zijn vak dat een helder klinkende hamerslag voldoende is om hem de goede staat van de assen te doen kennen en hem meteen de zekerheid te geven dat ze onderweg niet zullen begeven.

Hij kent de door een gebarsten stuk voortgebrachte klank en, indien hij het nodig acht, laat hij dit voertuig uit het stel verwijderen. Zelfs indien dit voor de trein een vertraging medebrengt.

— Wat? Kan hij zo'n beslissing treffen? Ik meende dat de stationschef...

— Alleen de wagenschouwer beslist en niemand anders, zegt mijn gids, op de rustige toon van een verstandig man die grif aanneemt wat zonneklaar vaststaat. De wagenschouwer alleen stelt de averij vast, bepaalt haar ernst en de omvang van het risico. Hij heeft tot plicht rampen te voorkomen.

Is de averij maar gering, dan herstelt hij die ter plaatse. Is ze nogal groot, dan zal de trein slechts verder gaan wanneer het rijtuig zal vervangen zijn, en de reizigers zullen met vertraging op de perrons van Keulen of Parijs uitstappen. Ze zullen foeteren, de familieleden of vrienden die hen opwachten zullen foeteren, allen zullen eenparig vitten over de traagheid van het vervoer, de ontoereikende organisatie, die lange stilstanden om ik weet niet welke bespottelijke reden. En nimmer zullen ze vernemen dat een spoorarbeider, een man die ze niet kennen en zelfs nooit hebben gezien, instaat voor hun behouden en voorspoedige reis.

## En de trein rijdt verder...

De wagenschouwer heeft zich weer opgericht; ik sla hem gade: vlug en handig bukt hij zich naar een ander rijtuig, staat weer recht, doet teken aan de treinbestuurder.

— Hij gaat de remproef uitvoeren, legt zijn gezel me uit, dat is van het grootste belang, vooral nu er van locomotief werd veranderd. Hij gaat na of de samengeperste lucht wel degelijk onder alle rijtuigen doorkomt, en achter het laatste controleert hij met zijn manometer; bereikt de druk 5 kg, dan is alles in orde. In de grote stations moet de remproef op alle voertuigen worden toegepast wanneer er een wijziging is in de samenstelling van de internationale treinen.

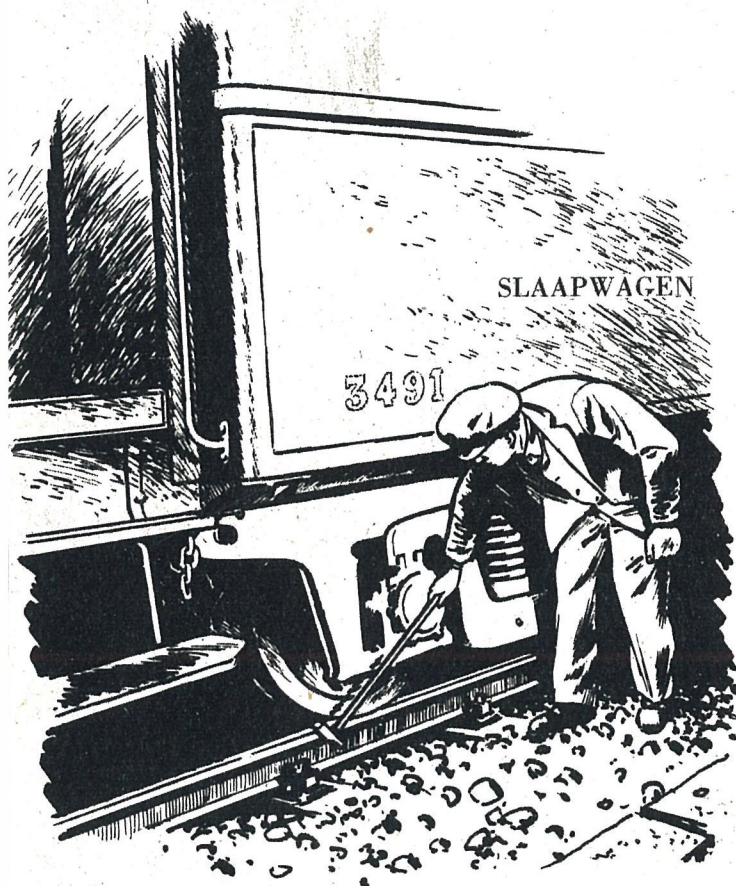
Arme schepsels zijn wij, reizigers met of zonder bagage, die denken dat een trein rijdt zoals een mens stapt, een vogel vliegt of een vis zwemt! Naarmate ik in het werkmilieu der spoormannen doordring, word ik een en al bewondering voor die talrijke, regelmatige en opvallende werkzaamheden, welke buiten ons weten

onze reis met de grootste voorzorgs- en veiligheidsmaatregelen omringen.

Veiligheid is het woord dat de spoor mannen steeds weer over de lippen komt. Spoorlegger, schildwacht of wagenschouwer, allen beseffen dat die veiligheid volledig van hun waakzaamheid en nauwgezetheid afhangt. Elke spoorman is een schakel van die lange beschermingsketen welke niets aan het toeval overlaat; allen zijn er heilig van overtuigd dat één enkele onachtzaamheid zou voldoende zijn om deze keten te verbreken.

Een fluitstoot van de hoofdwachter, en de trein zet weer aan. Mijn schouwer is op het perron geklauterd; een tikje vuil wagensmeer kleeft aan zijn oor. Met rustig gemoed voegt hij zich weer bij zijn drie kameraden.

Straks komt een ander stel wagens binnengereden, waarvan hij de assen en de remmen zal nazien, vervolgens nog een derde, en zo zullen ze elkaar dikwijls schier onafgebroken opvolgen tot het einde van zijn dienstprestatie.



Bij de aankomst van elke trein grijpen de reizigers hun koffers, bestormen de rijtuigen, en schuiven achter elkaar de gangen in, op zoek naar een knus hoekje. Nauwelijks gezeten, bekijken ze hun medereizigers met kritische blikken. Ze zien alles en iedereen, met uitzondering van de wagenschouwer met zijn olietuitje en zijn gereedschap, die langs het venster voorbyschuift en zich tussen twee rijtuigen weer in het spoor laat zakken.

Maar hij, van zijn kant, bekommert zich evenmin om de reizigers: rap en goed werken, daar alleen komt het

op aan. Reizigers en spoorman ontmoeten elkaar, gaan elkaar voorbij, laten elkaar voorgaan en gaan hun weg, als vreemden die door het toeval een ogenblik op het perron van dit station werden samengebracht.

— En uw gezinsleven? zeg ik overhaast, 'n vraag die mij te binnen schiet bij het zien van een echtpaar dat een tweeling meesleept.

Mijn wagenschouwer is nog slechts een man, een alle-daagse man, met vrouw en kinderen, een huisje en een tuintje waaromheen een doornhaag groeit. Voor het eerst ontwaar ik sympathie in zijn goedlachse ogen. Hier staan niet langer een spoorman en een journaliste: we zijn menselijke wezens die dezelfde zorgen kennen.

— Ons gezinsleven? Dat leiden wij zo goed en zo kwaad als 't gaat, want we moeten rekening houden met ons werk. De dienst wordt verzekerd in drie ploegen die elkaar om de acht uur afllossen en er bestaat een beurtregeling: in geregelde volgorde staan we op de bres van 's morgens 6 uur tot 's middags 2 uur, van 's middags 2 uur tot 's avonds 10 uur, ofwel 's nachts.

— Dat is voor u en voor uw vrouw een weinig normale levenswijze.

— Daar heeft ze vrede mee genomen. Mocht er gekozen worden, dan zou ze liever hebben dat ik geen nachtwerk verricht. Ik verkies de morgendienst, van 6 tot 2 uur. Als ik dan thuiskom, rust ik een uurtje, en beschik ik nog over een gedeelte van de namiddag en tevens over de ganse avond. Af en toe ga ik eens met mijn vrouwtje uit, ofwel kijken we naar de televisie. We leven!

— De meeste spoor mannen werken als gij, om de beurt, nu eens bij dag, dan weer 's nachts, maar is uw dienst, hier in het station, nogal regelmatig?

Hij schijnt door mijn vraag verrast. Niemand heeft mij dus uitgelegd dat van 7 tot 9 uur en van 16 tot 19 uur de dagelijkse spitsuren zijn?

— Dan hebben we het uiterst druk, antwoordt hij, we zouden overal tegelijk moeten zijn, voortdurend rijden treinen het station binnen en buiten, stappen reizigers op of lopen ze gehaast het perron af om over te stappen.

— Dat moet een uitputtende karwei zijn?

Hij schudt het hoofd.

— Het is vooral zenuwslopend. Er is ook de mist, onze ergste vijand: op zulke dagen kan er wel eens vertraging zijn. We worden hier geroepen en we moeten ginder zijn, iedereen slooft zich af, geen enkele dienst loopt nog gesmeerd, en we moeten alles nog zorgvuldiger en sneller dan gewoonlijk nazien. Dat doen wij vijf dagen aan een stuk, en de zesde, geloof me maar, rusten wij uit.

God rustte slechts de zevende dag, maar hij was geen spoorman. Ik begrijp wel dat het veel uithoudingsvermogen en moed vergt om urenlang de perrons op en af te klauteren, dat er stalen zenuwen vereist zijn om kalm te blijven en zonder overhaasting die onontbeerlijke controle te verzekeren. Ik begrijp vooral, zonder dat mijn schouwer het zegt, dat al zijn collega's en hij zelf hun beroep ter harte nemen en dat ze zich, zelfs in de moeilijkste omstandigheden, volledig inspannen om de treinen normaal te laten rijden, zodat ze tijdig hun bestemming bereiken.

(Wordt voortgezet.)

Marthe ENGLEBERT.