



# Ode aan de

# SPOORWEG

## EERSTE HOOFDSTUK

*O gij die nooit de ontroering van het vertrek hebt gekend...*

Charles Péguy.

Elke dag, elke nacht, verslinden de locomotieven de ruimte, onverpoosd en hardnekkig, langs ontelbare sporen.

De Orient-Expres rijdt Parijs-Oost binnen; de Transsiberia-Expres staat klaar voor zijn tocht van achtduizendzeshonderd kilometer. Op hetzelfde uur snellen zestig treinen in een duizelingwekkende vaart naar Tokio, omsingelen tweehonderd konvooien Chicago. Op hetzelfde uur, op hetzelfde ogenblik, dalen tweehonderd ton katoen van de Lang Biang-plateau's af; ergens tussen Melbourne en Victoria kondigt een stem de Trans-Australië-Expres aan. Op hetzelfde moment wordt er een rode ster ontstoken in het station Dijon, wordt er een groen licht gedoofd in Thysstad. Langs de oevers van de Maas slaakt, op dezelfde minuut, een diesel, waarvan de flanken baden in de zon en de wind, een snerpande kreet.

Elke minuut, elke seconde, vertrekt er, ergens in de wereld, een wagen. Overal en op ieder ogenblik, zijn er immer wagens en mensen. En de mensen en de wagens, en de vreugden en de drama's die zij met zich slepen, en de werelden en de tijden die zij in hun vaart meevoeren, dat alles vertrekt steeds opnieuw, dat alles draait onophoudelijk verder. Want er komt nooit een einde aan het reizen van de mensen en van de wielen: elke stilstand is slechts een wachten, elk wachten een nieuw vertrek. Het is een ontzaglijke rondedans die nergens rust kent, een cirkel die immer opnieuw begint.

Sedert honderdvijftig jaar hameren de wielen op het spoor. Elke dag verslinden zij miljoenen kilometers: 200.000 in België, meer dan een miljoen in Frankrijk, 1.800.000 in Groot-Brittannië en voor de U.S.A. alleen 4.000.000. De wereld beweegt, ademt, zweet op het ritme van het wiel. En als het wiel stilvalt, als dit dreunend gezang zwijgt, dan wordt het doods in de stad, dan verstikt de mensheid, dan sterft de planeet. Welk een ongelooflijke tijd beleven wij thans! Dit is de tijd die de Profeet voorspelde, dit is de tijd die de Geleerde opbouwde. Wij leven in het tijdperk van het wiel. Het wiel heeft het aanschijn van het leven aangenomen, het is het leven. Van het wiel hangt het mens-zijn af. In zijn miljarden wentelingen, in zijn miljarden flitsen worden het manna en de droom meegevoerd. Na de vijfduizenddriehonderd jaren van zijn bestaan, vindt het wiel aldus de verheven mystiek terug van de Chinese filosoof die het ontdekte omdat hij het beginsel zelf der dingen baseerde op de cirkel.

Men moest nochtans wachten tot het begin van de XIX<sup>e</sup> eeuw vooraleer het wiel het middel tot zijn volledige, zijn ware ontwikkeling vond. Vijfduizend jaar lang bleef het wiel aan de aarde gekluisterd. Het spoor tilde het op uit de graszoden en de stenen, uit zijn armzalig lot; het spoor bevrijdde het uit de wagensporen waarin het vierspan van de keizers en de ploeg van de lijfeigene het verplichtten te lopen. Het spoor toonde aan het wiel zijn nieuwe, bewonderenswaardige, machtige weg — de ijzeren weg — die eveneens een produkt is van 's mensen schitterend genie. Het spoor stelde het wiel tussen de hemel en de aarde, het schonk het vleugels, het

(Vrij bewerkt naar « Chants et Chantres du Rail », een werk van Roger GILLARD.)

veredelde en verheerlijkte het. Het werd zijn meest getrouwe tolk. Daarna koos het voor eeuwig het gevleugeld wiel als zijn zinnebeeld.

Door zijn ontmoeting met het spoor, trad het wiel dus, op zijn beurt, in de draaimolen van de vooruitgang. Tijdens zijn lange geschiedenis zou het de nooit vermoede snelheid van honderd kilometer per uur bereiken en daarna overschrijden (1). De locomotief triomfeerde over het paard.

Bliksemschichten, donderslagen, kreten van mensen en zuchten van locomotieven, gedender van wielen over wissels, flikkerende lichten in de nacht, gefluit, stoom, vertrek en aankomst:

*Ah! die geluiden en die beweging moeten  
In mijn gedichten weerklinken en voor mij vertellen  
Over mijn nameloos leven...*

Zo schreef, in zijn prachtig A.O. Barnabooth, Valery Larbaud, « die cineast van de gedachte », zoals men hem genoemd heeft.

« Het is Valery Larbaud, zal Georges Bouillon schrijven, die mij voor het eerst, meen ik, een ontroerend beeld schonk van de opkomst der XX<sup>e</sup> eeuw. In verzen dorstend naar ruimte en vrijheid, durfde een schrijver met wereldfaam zelfs de poëzie bezingen van het station, die...

*... dubbele poort die uitgeeft op de bekoorlijke onein-  
[digheid  
Van de aarde, waar ergens Gods vreugde zich moet  
[bevinden  
als een onverwachte en schitterende parel...*

Door enkele van zijn mooiste verzen aan het spoor te wijden, wil deze dichter uit Vichy getuigen dat zijn symbolisme vastberaden de weg inslaat die de nieuwe krachten uitstippelen. Hij neemt aldus een plaats in naast de Verhaerens en de Zola's, onder de vertegenwoordigers van deze literatuur — die zonder twijfel zeer vrij is, maar hoe trillend tevens van geloof, hoe hartstochtelijk — die de spoorwegen hebben verwekt.

Begin van een kunst, begin van een tijdperk... Iets is er, inderdaad, aan het roeren onder de zon. « Alles is ijdelheid », sprak de filosoof uit de oudheid... Neen! « Niets is ijdelheid! » roept Rimbaud uit, voor de wetenschap, en nu vooruit! »

Dit is het nieuwe uur, het uur van de « nieuwe Prediker ». De planeet heeft haar trossen losgegooid; zij beweegt, zij trilt. Onbegrijpelijke krachten, die sedert het ontstaan der tijden in haar schoot sluimerden, zijn zich plotseling gaan roeren. De Leviathans, die mythologische monsters, ontsnappen uit de Fabel; gedwee, getemd door het genie van de mens, doorkruisen zij de aarde, de zee, de lucht.

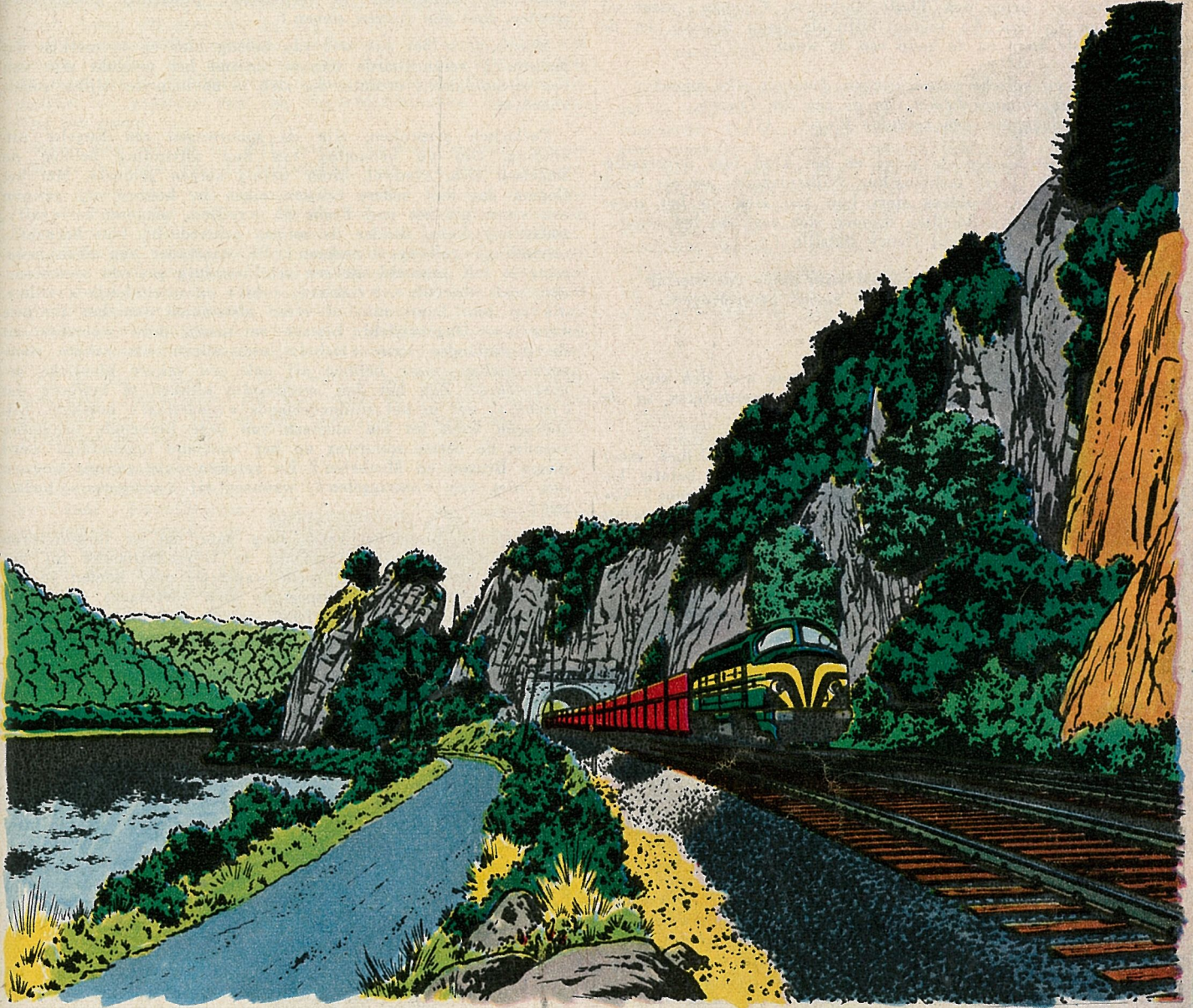
Prometheus is vlees geworden. Babel is geen legende meer; heel het aardrijk ligt in de greep van zijn oneindige uitge-

(1) Snelheid bereikt, in 1835, tussen Liverpool en Manchester, met de locomotief « Sharp and Roberts ».

strektheid, Babel, dat zijn de fabrieken, de vormingsstations, de laboratoria, de kanalen, de pylonen, de radartorens. Nooit kende de mensheid zulke verwarring, zulke sprong in de toekomst. Maar zou de wereld deze sprong, deze aanloop, deze drang naar de vooruitgang wel zonder het spoor hebben kunnen verwezenlijken? De spoorwegen zijn immers niet alleen geleiders van locomotieven geworden; zij hebben de eeuwenoude verzendingsmethoden van briefwisseling, boeken en dagbladen grondig gewijzigd, zij hebben bijgedragen tot de voortplanting van de ideeën, de verspreiding van de wetenschap, tot de sociale en morele gedaanteverwisseling van de massa; zij waren, in die

beeldhouwers werd het de nieuwe muze. Het spoor werd een der symbolen van het Mooie, het Sterke, het Wonderbare zodat het de onsterfelijke thema's van het lyrisme in de tuinen van de Liefde, de Verering, de Geestdrift ging vervoegen.

Het Spoor is immers niet alleen een teken van macht. Het is niet alleen deze met hoepels gepantserde, met drijfstanden gewapende stormram, dit monsterachtig «Gevleugelde paard», deze «Anteus», deze «Moloch» die achter zich een reusachtige last van schroot of hout slepen — die titanen bezongen door de eerste bewonderaars van de spoorwegen... Het spoor, dat zijn ook die vier witte en schitterende lijnen, die



Langs de oevers van de Maas slaakt, op dezelfde minuut, een diesel, waarvan de flanken baden in de zon en de wind, een snerpemde kreet.

tijden die het heden voorspelden, de vervoerders van de universele bouwstof.

De spoorwegen hebben een eersterangsrol gespeeld in de ontwikkeling van de planeet. Volgens een uitspraak van Dautry, waren zij «het belangrijkste mensenwerk uit de XIX<sup>e</sup> eeuw». Het was dus maar gans natuurlijk dat de dichter, die zanger van de levenskrachten, in het spoor een nieuwe en prachtige inspiratiebron vond.

Vandaag prijkt het spoor in het gulden boek van de Kunst. De dichters juichen het toe; maar ook voor musici, schilders,

ergens in een rustig hoekje van het platteland, tussen hagen van frambozestruiken, de ondergaande zon tegemoet glijden: een open deur voor de droom, een oever van wonderlijke werelden...

Waar leiden de treinen heen? Naar welk betoverend eiland, naar welke schitterende dageraad vluchten de vrolijke groene wagens? Zo vraagt het kind, terwijl het van op de hoge glooiingen de onmetelijke spoorwegen gadeslaat... Daar is het alsof zijn ziel zweeft op de vleugelen van de wind; voor zijn ogen trekken stromen en bergen voorbij. Dat is de eeuwige betovering van het vertrek!

Turend naar de zee, waar ranke meeuwen aan de horizon verdwijnen, droomde de oermens eertijds wellicht van gelijk-aardige tochten. Eertijds, toen er noch sporen, noch wegen waren, toen het water de enige verbindingsweg was tussen de stammen der paalwoningen, vertrouwde hij wellicht de diepste roerselen van zijn ziel toe aan de stromen en de meren. En terwijl hij de winden over de bomen zag scheren en de wolken aan de hemel zag verdwijnen, dacht hij wellicht toen reeds aan de Droomsteden, aan de Zevende hemel, aan het Land van belofte, aan het Eldorado, aan al deze heerlijke droom-landen...

... Maar zij heten ook Thule, Ophir en Cipango; maar zij heten ook Cythera. En immer blijft de hoop bestaan, en de waan van de hoop en de hoop van de waan:

*Vol van epische verwachtingen, betovert elke avond  
De azuurblauwe hemel van de zee der Tropen,  
Hun slaap met een vergulde illusie... (1)*

Gisteren vertrouwden de mens en het kind hun onverzadigbare drang naar verre tochten, hun vrijheidsdorst, aan de wind, de vogel, de zee. Vandaag stort hun ziel zich op het spoor en krampen hun avontuurlijke dromen zich vast aan het spoor... «Oneindige Sporen», dicht Henry Bataille:

*Aan wie ik heb toevertrouwd mijn diepe verbittering  
Over elk dierbaar vertrek en zoveel betoveringen...*

En Jules Destrée zal schrijven:

*O! Hoeveel dromen voeren de treinen met zich mee, de  
treinen die immer voorbijtrekken en verdwijnen in de  
nacht...*

Welke uitnodiging tot de Reis was ooit verlokkelijker, meer onafwijsbaar? Welke oproep, welke muziek, welke belofte benaderden ooit meer onze verwachtingen, onze verlangens? Gedurende de dag weergalmt de stem als een donderslag: 's nachts achtervolgt zij ons als een zachte, smachtende muziek tot in onze kamer:

*Wij zullen de wind horen insluimeren in de takken;  
De lange spoorwegen zal men horen voorbijglijden...*

Wel! Laten wij dan vertrekken! Met onze onverzadigde dromen, met onze onvoldane ziel! De wereld is zo groot! Laten wij van hier wegtrekken naar andere einders, naar heerlijke horizons!

De spoorwegliteratuur is dus geboren. Dit is ontegensprekelijk een beslissende wending in de dichtkunst die nieuwe vormen aanneemt. Erato verlaat de bosjes, Polyhymnia pruilt tegen de paleizen... De Muzen kopen een spoorkaartje.

De roman ontdekt, op zijn beurt, een boeiend arbeidsveld. Wee voortaan de vervallen postwagens, wee de zinloze en duistere ontboezemingen! Verzohnden verhalen worden herwerkt, gemoderniseerd, gemechaniseerd. Jules Verne neemt de plaats in van Paul Féval, Hercule Poirot duwt Javert in de vergeethoek. De woeste krachten overstroomden de ouderwetse gedichten, Zola en Simenon stappen op de trein; weldra zullen Abel Gance en Hitchcock hen vervoegen. De tijd van de «Courrier de Lyon» is voorbij. Het Avontuur speelt zich niet meer af in de straat; thans vertrekt het aan de rand van het perron.

## HOOFDSTUK II

*Er is licht genoeg voor allen die willen  
zien, ondanks de duisternis en de schaduw.*

Reginald G. Lagrange.

Het past hier misschien even te verwijlen bij het woordje «spoor» dat zijn naam schonk aan een onderneming die de hele wereld veroverde.

Historisch gezien, kan men wel zeggen dat de leek vergrooid is met de benaming «Spoorwegen» die in het onderbewustzijn van de volkse mens veeleer als «ijzerenweg» zal gegrift blijven. Taalkundig gezien is dit laatste woordje natuurlijk een gallicisme van het zuiverste koraal. Zou het evenwel zozeer verwondering baren dat de mensen van de taalgemeenschap der Lage Landen, deels onder invloed van de Franse benaming, maar evenzeer onder invloed van het beeld dat de essentie van deze onderneming in hen opriep, gegrepen hebben naar dit barbarisme? Zou men het hun kwalijk kunnen nemen dat zij, die gewoon waren zich over hobbelige kasseien en modderige aardewegen te verplaatsen, plotseling gefascineerd werden door die ijzeren staven?

Misschien is het ook wel van belang hier op te merken dat taalkundig verantwoorde termen meestal het produkt zijn van een etymologische evolutie die zich in de loop der tijden steeds voordoet.

Technisch gesproken, zijn de spoorwegen een Engelse uitvinding. Om de benaming van hun uitvinding hebben de Engelsen zich, evenwel, bitter weinig zorgen gemaakt. Met het flegma dat hun sedert eeuwen eigen is, hebben zij gewoon een vorm uit het oud Frans nl. «reille», omgezet in «rail», zodat wij thans, zonder de minste achterdocht, hun beroemde uitvinding «railways» noemen! De stamvader van deze benaming is zelf gegrooid uit een schilderachtig geslacht van woorden zoals «riceule», «rieulet», «rhil» en uiteindelijk «reille», die op hun beurt min of meer afstammen van het Latijnse «regula». Ongetwijfeld bestaat er tussen deze woordjes en de Nederlandse term «richel» niet alleen een zekere stamverwantschap, maar hebben zij ook een zekere identieke gevoelswaarde. Zou het dan overmoedig klinken te beweren dat «richel», wat in het zuidnederlands «spoorstaaf» betekent, bijgedragen heeft tot het ontstaan van deze beroemde benaming vermits de eerste spoorweg op het vasteland ingehuldigd werd tussen Brussel en Mechelen? En spreken onze gewone mensen ook niet van «ontriggelen», wanneer zij «ontsporen» bedoelen?

De sporen bestonden reeds lang vóór dat er locomotieven waren. Zo werden in de mijnen in Groot-Britannië bij het begin van de XVII<sup>e</sup> eeuw reeds wagentjes over houten sporen vervoerd. Hun gebruik verspreidde zich vervolgens in Frankrijk, in Duitsland, in Nederland, daarna een beetje overal in de wereld. In zijn «Leergang over proefondervindelijke Natuurkunde», gepubliceerd te Londen in 1738, geeft Désaguliers interessante beschrijvingen. Jars spreekt erover in zijn «Metallurgische reizen». Basil Hall, Faujas de Saint-Fond en de teksten van talrijke reizigers van dat tijdstip maken er eveneens melding van.

De houten sporen werden toen bedekt met gietijzeren platen. Deze vernieuwing inzake vervoer per spoor werd, in 1738, te Whitehaven in Groot-Britannië toegepast. Dit procédé werd echter al in de Oudheid, eerst in Griekenland, daarna in Italië en in Sicilië aangewend. Men gebruikte het voor de wagenrennen en voor het stedelijke vervoer. In Rome vormden deze wagensporen, op een zeker ogenblik, een echt ijzeren net. Laten wij hier, terloops, ook vermelden dat in Frankrijk de spoorwegen aanvankelijk «wegen met wagensporen» genoemd werden.

«Beschaven is vervoeren», beweerde Rudyard Kipling. De oude volkeren hadden deze gevleugelde uitspraak al in daden omgezet. Zij hebben de stromen, de meren, de zeeën benut, en zij hebben ze getemd. Tussen 2000 en 1800 vóór onze tijdrekening heeft Egypte, dank zij een uitzonderlijke uitrusting, te water de verbinding verwezenlijkt tussen de Nijl en de Rode Zee. Wat nu het beruchte Suezkanaal betreft, waarvan het graven begonnen werd onder Nechao en voortgezet onder Darius, dit kanaal werd onder de regering van Ptolemaeus Philadelphos beëindigd lang voordat men over Albion sprak, en het bestond al duizend jaar vóór het, bij gebrek aan zorgen, zou verzanden. Het huidige kanaal dat, in 1869, door de Lesseps geopend werd, kreeg eveneens een spoorweglijn die onlangs geëlektrificeerd werd.

Maar de stromen, «die wegen welke voortsnelen», zoals Pascal zal zeggen, lagen vol gevaren en valstrikken, en, in het

(1) Hérédia, «Les Conquérants».

algemeen, schonken de oudere volkeren hun voorkeur aan de vaste wegen. Feitelijk waren deze wegen slechts paden die zich soms over geweldige afstanden uitstrekten en waarlangs lange karavanen reden. Met hun ontzaglijke verplaatsingen van mensen, dieren en materialen, vormden deze reizende groepen de eerste «treinen».

Men zou eindeloos kunnen uitweiden over deze verbazingwekkende verzevenlijkingen, deze reusachtige stempel die de Oudheid in het zand drukte en waarvan de eeuwen het betoverende aandenken voor ons bewaarden... Laten wij de weg vermelden die Istanboel met Bagdad verbond over Konya en Mossoel, een reisweg die grotendeels door de Taurus-Expres gevolgd wordt. Laten wij eveneens de weg vermelden die, vanuit Tunis, door de onmetelijke woestijn, Tomboektoe vervoegde : het was zonder twijfel de eerste die de Sahara doorkruiste. Met dit tracé uit de Oudheid voor ogen, opperde de Fransman Duponchel de gedachte van een Niger-Middellandse Zee verbinding per spoor.

Maar men zal tot in 1941 moeten wachten, alvorens werkelijk tot de bouw van dit herculische werk zou beslist worden.

Het voortbestaan van het menselijk genie ! Dit was de droom van de Farao, het plan van de Carthager, en de mens van de XX<sup>e</sup> eeuw — de mens van het spoor — heeft het verzevenlijkt... In Afrika dat vandaag siddert onder de passies, dat evenzeer belust is op vooruitgang als op rechtvaardigheid, zet het spoor zijn glorieus werk verder boven de politieke deiningen en de rassenstrijd. Reeds hebben de eerste lijnen, van wat morgen waarschijnlijk een van de prachtigste spoorwegnetten van alle continenten zal zijn, een vaste vorm aangenomen.

En de dag is niet ver meer, waarop het Heilige, het Ontoegankelijke Tomboektoe, die stad waar de jonge meisjes hun geliefden met een ster op het voorhoofd tekenen, haar spoorwegstation zal hebben !

In Europa, waar de Historische tijden nauwelijks tot vóór Jezus-Christus opklimmen, werden de eerste wegen door de Romeinen gebouwd. Van dat ogenblik af ontwikkelde het wegennet zich snel over gans het vasteland.

De techniek van de weg zal nochtans lange tijd allereenvoudigst blijven. Het eerste verdrag over de wegenbouw zal niet vóór het einde van de XVII<sup>e</sup> eeuw gepubliceerd worden. Op dat ogenblik zullen wij, in Frankrijk, onder de regering van Colbert een gespecialiseerde administratie van verbindingswegen zien opdagen : de «Bruggen en Wegen» waren geboren.

Ondertussen groeide een jongen op, wiens geboorte te Blois, in 1647, de aandacht van geen enkele machtige van deze aarde had getrokken. Hij heette Denis Papin. Weldra ontvopte hij zich tot een uitstekend natuurkundige. Hij ontdekte voor het eerst de elastische kracht van de stoom. Welnu, dit moest voorwaar, gebeuren opdat het woord van de profeet Jeremias in vervulling zou gaan :

*Ik zie een stoomketel die kookt,  
en hij komt uit de noorderkant ? (1)*

Met de «stoomketel van Papin» wordt een prachtig hoofdstuk aan de indrukwekkende geschiedenis van de Wetenschap toegevoegd. Een nieuwe kracht werd ontdekt die de mensen zullen vertienvoudigen, jazelfs verhonderdvoudigen.

Het tijdperk van de stoom begint, de mens verbeidt de nieuwe machines. En is dit alles eveneens niet gebeurd opdat het woord van de profeet Zacharias in vervulling zou gaan :

*De moedige strijdrossen kwamen buiten en vroegen te mogen vertrekken om de aarde te doorkruisen. De engel zei hun : «Gaat, doorkruist de aarde!» En zij doorkruisten de aarde (2).*

De zwarte bronzen strijdrossen zijn vertrokken. Van dan af zal de weg op een gevaarlijke rivaal botsen, een meedogenloze concurrent. De ontmoeting van de twee kolossen was nochtans zeer sympathiek. Hoeveel diensten heeft het spoor, inderdaad, niet bewezen aan de weg ! Het is het spoor dat hem middelen bezorgd heeft om het materieel te verzenden waarmee zijn bestrating en zijn verharding konden verbeterd worden. Het heeft hem geleerd de techniek van de bruggen en de viaducten te volmaken, tunnels te graven.

Later, zoals Cavaillès opmerkt, zal het spoor hem tonen hoe hij verhoogde bochten moet aanleggen en hoe hij de nieuwe signalisatiemethoden kan gebruiken.

\*\*

*(Wordt voortgezet.)*

- (1) «Boek van Jeremias», I, 13.  
(2) «Boek van Zacharias», VI, 7.



*Denis Papin ontdekte voor het eerst de elastische kracht van de stoom.*