



Ode aan de

SPOORWEG

«Elke vernieuwing, heeft Alfred Sauvy geschreven, is monsterachtig voorhistorisch» (1). Volstaat deze uitspraak om de afkeer, de spot, het wantrouwen te begrijpen waarmee het spoor in zijn jonge jaren bejegend werd?... Coppée, de hartstochtelijke bard van de armen, ziet in het «ijzeren paard» alleen de blinde en afstotelijke vervoerder van de menselijke ellende.

In het overigens zo prachtige «La Maison du Berger» van Vigny lezen wij deze onrustbarende raad :

*Laten wij deze wegen vermijden... Het menselijk schepsel
Ademt en ziet slechts, in heel de natuur,
Een zwoele mist waardoor een bliksem boort...*

In hetzelfde jaar waarin Vigny deze verzen dichtte, d.i. in 1842, publiceerde een zekere F.J.B. Noël een boek waarvan de titel aan duidelijkheid niets te wensen overlaat : «De spoorwegen zullen Frankrijk, en meer bepaaldelijk de steden die zij aandoen, ruïneren».

Twee jaar later barstte Amédée Pommier uit in een vloed van weklachten :

*Zingt ons de lof van de stoom en de spoorwegen,
Een mooi middeltje om onze rompen te breken,
Een vernuftig geheim om ons met massa's te doden
En ons te braden in het vuur van de hel!*

Voor Jules Lefébvre is de locomotief een «tegennatuurlijk gevaarte» en «sneller gaan is vroeger sterven». Wat Montalembert betreft, indien hij niet meehuilt in het koor der vergruizers van «dit middel tot rijkdom», dan wil hij het nochtans verwijzen naar de plaats die het toekomt. «Laten wij het verbannen, zei hij, laten wij de stoffelijke voordelen verwijzen naar de ondergeschikte en lagere rang die hen past, beneden alles wat de grootheid van een natie uitmaakt... Laten wij ons verzetten tegen dit enthousiasme van handelsreizigers dat een massa van doodgewone sterfelingen overmeesterd heeft...»

«Wanneer de spoorweg in volle activiteit zal zijn, verkondigt, op zijn beurt, Alphonse Karr op hekelende toon, zullen er treinen zijn die vijftienduizend reizigers vervoeren ; kijk, daar staan ze aan de grens ; hebt gij daar een leger van vijftienduizend douaniers om de valiezen te onderzoeken ? Dat zal moeilijk gaan. Doch, indien gij ze niet hebt, zult gij de reizigers, op zijn minst, al de tijd doen verliezen die zij ingewonnen hebben door per spoor te reizen. Met de gewone voertuigen zijn zij langer onderweg, maar, daar zij zich slechts met een twaalfstal tegelijkertijd aan de grens aanbieden, veroorzaken de tolformaliteiten slechts een onbeduidende vertraging. Uw spoorweg is belachelijk en overbodig...»

Een kenschetsende weergave van de gevoelens die opgeld maakten in het toenmalige Europa, zijn deze onstuimige woorden die Erckmann-Chatrian (2) in de mond leggen van de pittoreske «Maitre Daniel Rock».

«Beeldt men zich in dat wij zullen geloven dat die grote spoorweg, die onze velden moet doorkruisen, die ons koren, ons vee, onze planken, onze balken, tot zelfs de vissen van onze rivieren en het wild van onze bossen zal weghalen voor een handvol geld dat men ons nonchalant zal toegooien, beeldt men zich in dat wij zullen geloven dat het in ons belang is dat men hem wil oprichten ? Men moet ons wel voor grote onnozelaars houden.»

En de geduchte Daniel Rock, op wie het ontwerp voor de bouw van een lijn die Nancy met Straatsburg zou verbinden,

(1) «Année ferroviaire 1951», Plon, Parijs.

(2) Alexandre Chatrian was, in het begin van zijn samenwerking met Emile Erckmann, een spoorman van het eerste uur ; hij werkte in de bureaus van de «Compagnie de l'Est» te Parijs.

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

werkte als een rode lap op een stier, vervolgde aldus : «Kinderen, past op ! De geest der duisternis nadert uw bergen ; als een serpent kruipt hij vooruit in uw valeien... Indien gij de moed niet hebt hem weerstand te bieden, indien gij het houweel of de spade niet neemt om zijn onderaardse weg te vernietigen, wee u dan, want gij zijt verloren.»

Louis Veullot, op zijn beurt, ziet in de spoorwegen : «de lompe uitdrukking van de verachting der persoonlijkheid en de vernietiging van de vrijheid». Verachting voor de persoonlijkheid ? Arme Louis Veullot, in werkelijkheid was hij zozeer verblind door zijn fanatieke dat het hem aan naastenliefde ontbrak ten overstaan van al diegenen die zijn opvattingen niet deelden ! «Bestaat er iets droevigers dan een station?... schreef hij nog. Ik zie er slechts bedrukte en sombere gezichten. Vooral de bedienden zijn deerniswaardig. Immer worden zij her en der geschud in dit hels gedoe, immer worden zij meegesleurd door deze maalstroom !... Het is gewoon huiveringwekkend. Bij het zien van deze in brigades ingedeelde en genummerde hoop mannen die rondlopen en lasten sjuouwen, die de dag des Heren niet meer kennen, die zelfs geen chef hebben van wie ze kunnen houden, maar lijfeigenen zijn van een collectief wezen, de administratie, welke andere lijfeigenen als spreekbuis voor haar korte onderrichtingen gebruikt, oh ! hoe droevig herhaalt men dan het woord van de goddelijke Meester : Misereor super turbam.»

Bepaalde aanvallen tegen het spoor namen, zoals wij zien, nu en dan, een apocalyptische wending aan. Een ander voorbeeld is deze hoogdravende uitval die men, niet zonder ontzetting, leest in een nummer van de «Revue de Bretagne et de Vendée» van 1891 :

*Drak, wie gaf u de toelating om onze aarde te overrompelen
En ons de werken van Satan de brengen ?...
...schreeuwen de twee bewaerengelen van onze planeet... Helaas !
de afschuwelijke machine hoort hun smeekbede niet :
Gekneveld in het beest, brulde Satans ziel
Terwijl zij haar verdorven inzichten botvierde ;
Het monster dat vuur en vlam spuwde,
Maakte een sprong en verbrijzelde
Al rijdende de twee heilige lichamen...*

Is de locomotief een duivel ? Het beeld is niet nieuw. In feite, krioelt de spoorwegliteratuur van de XIX^e eeuw ervan. «O dochter van de hel», roept Lachambeaudie uit.

Laten wij ook nog even aanstippen dat men aan de spoorwegen een noodlottige invloed op de godsdienst en de moraal toeschreef. Ferdinand II, koning van Napels, die ongetwijfeld Veullot las, bestempelde de treinen als «onzedelijke» tuigen, die de «losbandigheid bevorderden» zoals generaal baron de Thiard beoordeelde, en «duivelachtig» waren zoals Jehan de Villejean vol ergernis uitriep. «Spoorweg, duivelsweg», zei men vijftig jaar geleden nog altijd in Wallonië.

Musset, Balzac, Stendhal, Flaubert, Alphonse Daudet en zelfs Hugo, schenen, tenminste, in de eerste jaren, geenszins enthousiast over de opkomst van het ijzeren spoor (1). «Het is een mis-

(1) Onder de groten van de literatuur van zijn tijd was het omzeggens Lamartine alleen die de spoorwegen genegen begroette, en dit van meetaf aan, met een bewonderenswaardige kracht en hardnekkigheid. «Ik wil spoorwegen, riep hij op 10 mei 1838 uit, in de Kamer van Volksvertegenwoordigers. Laten wij elkaar goed verstaan, Mijne Heren. Ik vraag niet dat een volledig net zomaar onvoorbereid zou opgericht worden, dat men op duizend plaatsen tegelijk de werken zou beginnen, maar nergens zou afwerken en het land aldus in een avontuur van twee miljard frank zou werpen. In de eerste plaats, wil ik er ene, een grote... Ik wil voor alles die van Parijs naar Brussel. Vervolgens wil ik die van Parijs naar Straatsburg, daarna die van Parijs naar Marseille. Ik wil spoorwegen die men onmiddellijk begint en snel en volledig voltooit...»

baksel», verklaarde de schrijver van de «Légende des Siècles» in 1836. Maar het jaar daarna — meer bepaaldelijk op 21 augustus 1837 — schreef hij aan zijn vrouw : «Ik heb me verzoend met de spoorwegen ; zij zijn beslist mooi. De eerste die ik zag was slechts een gemene fabrieksweg (1). Gisteren reisde ik van Antwerpen naar Brussel en terug. Ik vertrok te tien over vier en te kwart over acht was ik reeds terug. Ondertussen verbleef ik gedurende vijf kwartier te Brussel en legde ik drieëntwintig Franse mijlen af.»

De karikaturisten, van hun kant, bleven natuurlijk niet in gebreke om de draak te steken met het spoor. Onder de meest beroemde tekeningen kan men die van Cham, Grandville, Bertall en Daumier aanstippen. Een werk van deze laatste is buitengewoon geestig. Het stelt een wanordelijke menigte reizigers voor, opeengepakt op het dak van een wagen ; het onderschrift luidde als volgt : Mijne Heren, wij rijden de grote tunnel in die zeer eng is... ; beweeg, asjeblijft, niet ; er gaat geen reis voorbij zonder dat er iemand een arm, een been of een neus verliest... en gij begrijpt wel dat de Administratie dat alles onmogelijk kan terugvinden in deze donkere onderaardse gang die tien mijlen lang is ! »

Wat de liedjeszangers betreft, velen van deze moderne lyrische dichters hebben in de spoorwegen een ideaal voedsel gevonden voor hun honger naar bijtende spot. Maar wie onder ons herinnert zich nog Louis Festeau, Rabineau, Charles Gilles, de beroemde Paulus ? En wordt zelfs Dranem niet een beetje vergeten ? Dranem en zijn boertige refréintjes.

Heel zacht, heel zacht, heel zachtjesaan...

Tekenaars en liedjeszangers hebben dus de spoorwegen ontdekt. Op hun beurt zullen de meesters van het penseel ze begroeten... Maar laten wij niet op de feiten vooruit lopen. Want dit is, inderdaad, een gans andere geschiedenis.

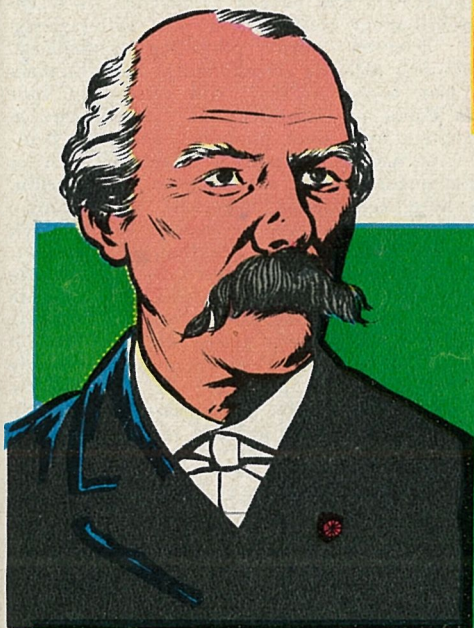
*
**

(1) Zinspeling op een lijn voor het vervoer van steenkolen in de omgeving van Bergen.

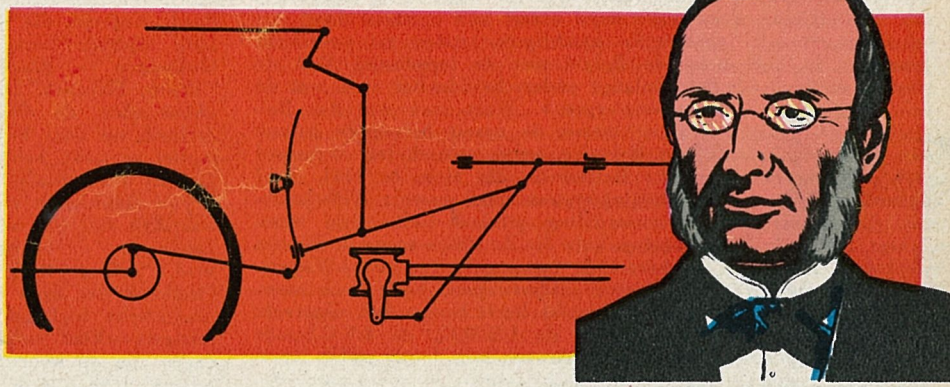
Niet alleen de mensen uit de wereld van de letterkunde en het toneel bejegenden de spoorwegen met tegenkating, wantrouwen en onverschilligheid. Vermaarde geleerden, zoals François Arago, voorspelden hun een sombere toekomst. Zelfs de politiek bestreed hen — en heftig. Maar de grote, de enige echte vijanden waren ontegensprekelijk de plagerij, de bekrompenheid, de onwetendheid en het egoïsme van sommige mensen. Meer dan één groot landeigenaar beschouwde het spoor als een nutteloze grondverspilling. Heeft men niet beweerd dat de rook der treinen de vogels zou doden en de mensen ziek zou maken, dat de langs de spoorweg gelegen huizen vuur zouden vatten door de vonken die uit de locomotief spatten, dat de kippen geen eieren meer zouden leggen en dat de melk in de uiers van de koeien zou verdrogen ? «Elk ogenblik zijn de reizigers aan de ergste gevaren blootgesteld, vertelde men in Engeland ; een ontploffing van de stoomketel zal hen aan flarden rijten en hun familie zal hun zelfs geen christelijke begrafenis meer kunnen geven.» Geneesheren verklaarden zelfs dat het reizen per trein zenuwcrisisen, hysterische aandoeningen, oogziekten, vallende ziekte, jazelfs de Sint-Vitusdans zou kunnen verwekken.

De machinisten en de stokers zullen, zo zei men, omwille van de luchtkuur waaraan zij blootgesteld zijn, «monsterachtige vormen aannemen». Wat de bedienden betreft, «het verblijf in dit onheilbrengend milieu zal bij hen bijzondere ontatdingen van zulk een hevigheid verwekken dat zij haast voortdurend in het hospitaal zullen vertoeven waardoor hun levensduur heel wat zal ingekort worden».

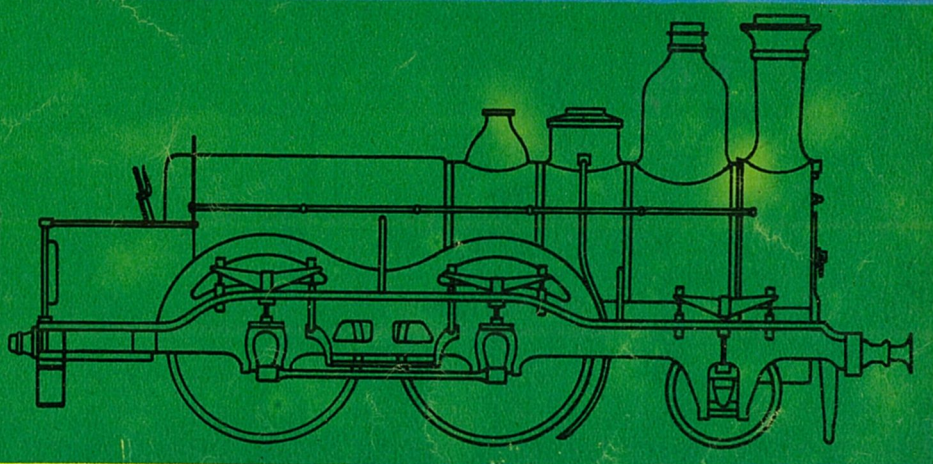
Onwetendheid, plagerij, zegden wij... Natuurlijk waren dit geen tegenstanders met de afmetingen van een Goliath. Het spoor heeft deze vijanden overwonnen. In feite hebben de spoorwegen zonder veel moeilijkheden burgerrecht verworven. Hoe zou het ook mogelijk geweest zijn een onvermijdelijke evolutie in haar loop te stuiten ? Het spoor beantwoordde aan een behoefte, aan een noodwendigheid van het ogenblik. Zijn ontstaan verwekte geen plotse en opzienbarende herrie. Het spoor was niet getooid met de aureool van het Vuur noch met de echo van het Poeder ;



BELPAIRE



WALSCHAERTS



het was evenmin het begin. Het was, eenvoudigweg, de som van die wonderbare ontdekkingen — grote en kleine — welke door vaak onbekende geleerden met moeite en geduld in de loop der eeuwen verzameld werden. Slechts wanneer alle gegevens gekend waren, wanneer alle organen, alle elementen gerangschikt, geëtiketteerd, nagezien waren, hebben de mensen de puzzel aangeglast, en van duizend stofdeeltjes maakten zij een draaibank, en uit duizend onderdelen smeedden zij een titan.

Zo heeft het spoor de strijd gewonnen... «Op de stilte volgde dan het geluid, roept Pierre Dautet uit, op de traagheid de snelheid, op de versnippering de krachtenbundeling; na het eeuwenoude getreuzel kwam de vermetele opmars naar de toekomst.»

Ja, het spoor heeft gewonnen. Vandaag reiken zijn voelhorens over de hele aardbol. Geen enkele maatschappij ter wereld, geen enkele onderneming kan met het spoor vergeleken worden; geen onder hen bezit zulk arbeidskapitaal, zulke samenbundeling van energie, zulke buitengewone materiële en sociale verwezenlijking. Geen enkele maatschappij heeft ooit onder haar banier, in het teken van de vrede en de vooruitgang, deze reusachtige verzameling van mensen geschaard.

Maar zijn de cijfers hier niet welsprekender dan de woorden? De Amerikaanse spoorwegen benutten ongeveer 1.300.000 mensen; de U.S.S.R., 1.200.000; Groot-Brittannië, 600.000; West-Duitsland, 500.000; Frankrijk, 380.000.

In één jaar vervoert Frankrijk gemiddeld 550 miljoen reizigers; Groot-Brittannië, 950 miljoen; West-Duitsland en de U.S.A., 1.200 miljoen; de Republiek India, 1.300 miljoen; de U.S.S.R., Japan en China, meer dan 1.500 miljoen.

Onder de kleine landen prijkt België — met zijn 72.000 spoor mannen — aan de kop van de erelijst met een jaarlijks vervoer van 230 miljoen reizigers. Maar is België niet bij uitstek het oord van het spoor? De eerste trein van het Europese vasteland reed op 5 mei 1835 tussen Brussel en Mechelen. België had de eer het eerste land te zijn dat een volledig spoorwegennet ontwierp. En is het nogmaals België niet dat, in 1877, als eerste land in Europa de rem van de Amerikaan Westinghouse invoerde? En is het ook België niet, ja nog altijd België, dat het dichtste spoorwegennet van de wereld bezit? De organisatie van de Belgische spoorwegen werd sedert hun ontstaan door verscheidene, meestal grotere en machtigere landen tot voorbeeld genomen. In 1939 behaalde België met de locomotief 1203 de blauwe snelheidswimpel. Onlangs onderscheidde het zich met de inwijding van de «autonacht-express». Weet men wel dat Belgische spoor mannen prijken tussen de meest beroemde namen van het spoor? Denk aan Belpaire, wiens stoomketels vermaard zijn over de hele wereld; Belleruche die zich, in 1844, deed opmerken door zijn verwarmingssysteem met stoom; Walschaerts die een schaar voor stoomverdeling uitvond welke zijn naam draagt. Het is de Belg Nagelmackers die de slaapwagens in Europa werkelijk oprichtte. De beroemde compagnie van de «Wagons-Lits», dit mogen wij wel even onderstrepen, heeft haar maatschappelijke zetel te Brussel. Brussel heeft tevens het voorrecht de zetel te zijn van het B.C.C., de U.I.M.C., de I.V.C.S., de Interfrigo, spoorwegorganismen waarover wij later zullen spreken.

Dit dynamisme van het Belgische spoor werd op meesterlijke wijze aangetoond in de Wereldtentoonstelling van 1958 te Brussel. Meer dan 40 miljoen bezoekers uit alle werelddelen hebben gelegenheid te over gehad om de verwezenlijkingen van de spoorwegen te bewonderen.

Zo zal het spoor, tijdens deze gedenkwaardige dagen, de slogan van de Tentoonstelling: «Balans van een wereld voor een menselijke wereld» bevestigd hebben, dank zij het heerlijke beeld dat hij de mensen heeft aangeboden, het veelvormige beeld van zijn veelvormig bestaan.

HOOFDSTUK III

*Het werd avond, en het werd morgen;
dit was de eerste dag.*

Genesis, I, 5.

De geboorteakte van de spoorwegen dateert heel juist van 1804, het jaar — beroemd om vele andere dingen — waarin Trevithick en Vivian, in Engeland op de gedachte kwamen de stoomdiligence van de Amerikaan Evans, van wie zij de octrooien hadden afgekocht, op sporen te plaatsen.

Maar laten wij Trevithick liever zelf zijn exploit vertellen. «Gisteren, schreef hij aan een vriend, hebben wij onze reis

met de locomotief volbracht: gedurende heel het traject sleepten wij tien ton ijzer en vijf wagens geladen met zeventig man. In 4 h 5' legden wij ongeveer negen mijlen af, maar wij hebben enkele bomen moeten vellen en verschillende grote rotsblokken van de weg moeten verwijderen. De locomotief bereikte een snelheid van ongeveer vijf mijlen per uur; vanaf het ogenblik van ons vertrek tot aan het einde van onze reis hebben wij het water niet moeten aanvullen...»

Dit is, in al zijn eenvoud — maar zijn de woorden, in dit geval, werkelijk van zo groot belang? — de eerste ode aan de glorie van het spoor. De gebeurtenis speelde zich af op 21 februari 1804. Drie dagen later bracht het dagblad «Cambrian» hierover een lovend relaas. «Het is best mogelijk, besloot de schrijver van het artikel, dat het aantal paarden sterk zal verminderen in het koninkrijk en dat het tuig waarover de eigenaars beschikken zal kunnen benut worden in duizend omstandigheden waaraan men voor een machine nog niet heeft gedacht.»

Maar indien Trevithick de baanbreker is geweest, dan is het alleszins een feit dat Stephenson de geniale bezieler was, de onvermoeibare verbeteraar. Op 25 juli 1814 begint de beroemde Engelse mecanicien met de proeffritten van zijn eerste locomotief, de «Locomotion». Elf jaar later wijdt hij de lijn Stockton-Darlington in, en, in 1826, bouwt hij de eerste spoorwegtunnel tussen Liverpool en Manchester. In 1829, brengt hij de eerste werkelijk praktische locomotief in omloop (1). Men treft hem aan, in 1835, in de Belgische hoofdstad, bij de opening van de lijn Brussel-Mechelen en, enkele tijd daarna, bij de inwijding van het baanvak Brussel-Gent.

Dit is, in het kort, het werk van George Stephenson, de man die men voortaan de «vader van de locomotieven» zal noemen. Onder alle opzichten was hij een bewonderenswaardige figuur. «Zijn nagedachtenis, schreef Robert Thurston, zal eeuwig geëerbiedigd worden. Nog lange tijd zullen honderden jongelui die het verhaal van zijn zo eenvoudig, maar toch zo belangwekkend bestaan lezen, zich, door zijn nobel voorbeeld, aangemoedigd en gesteund voelen in hun loopbaan die naar een glorievolle vermaardheid voert.»

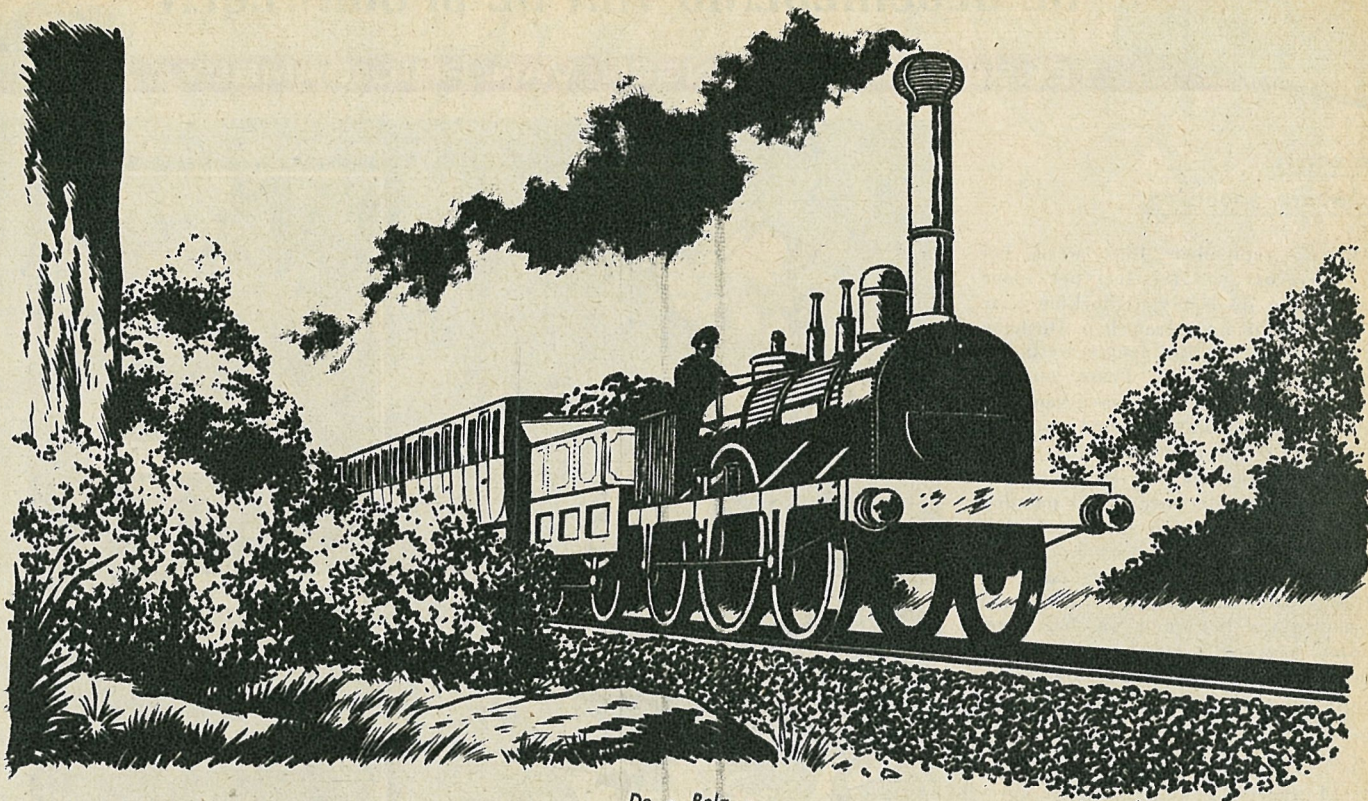
Maar, zoals wij reeds zegden, was het spoor niet het werk van een enkel man, van een enkel brein. Talrijk waren, inderdaad, diegenen die de opmars van de locomotief door een kostbare bijdrage bevorderden. Robinson (2), Cugnot — en zijn blok wagen — Blacket, Blenkinsop, Hedley, Brunton, Griffith, Gurney, Hancock, Davenport, Davidson en al de anderen — de onbekenden, de vergetenen — allen hebben zij recht op onze eerbied, op onze bewondering. Allen samen hebben zij de locomotief gemaakt, hebben zij de spoorwegen opgebouwd. Allen hebben zij deze grootse tijden voorbereid die wij thans beleven.

Van Stephenson af, zullen de spoorwegen zich met een merkwaardige snelheid ontwikkelen. Eén na één verzwinden de tegenkantingen; de onverschilligheid maakt plaats voor nieuwsgierigheid, belangstelling; iedereen wordt plotseling enthousiast. Frankrijk dat, op 1 oktober 1828, de steenkolenlijn Saint-Etienne-Andrézieux ingewijd had, opent, in 1837, zijn eerste lijn voor reizigersverkeer tussen Parijs en Saint-Germain. Gedenkwaardige dagen die de koortsachtige uren weer oproepen welke de Brusselselaars, twee jaar te voren aan de Groendreef beleefden... «Alles was klaar in de maand augustus 1837, vertelt Mevr. de Girardin. Op de Europaplats werd een station opgericht. De Koningin en de hertogen van Orléans en van Aumale hadden een afspraak in een salon dat versierd was door de beeldhouwer Feuchère. Men vertrok om twee uur en het traject werd in vijftientig minuten afgelegd. De meeste reizigers verplaatsten zich voor de eerste maal per spoor en de bevolking, die in massa's langs de reisweg samentroefte, had nooit wagens gezien die door middel van stoom voortgetrokken werden. Te Pecq stond de gewapende nationale wacht van Saint-Germain opgesteld; de artillerie begroette de aankomst van de trein. Het enthousiaste geroep van een dichte menigte mengde zich met het gedreun van de kanonnen. Het was een nooit gekend schouwspel, een beloftevolle toekomst, het begin van een nieuw tijdperk...»

De andere Europese landen wilden, nochtans, niet ten achter blijven. Op 7 december 1835 was de eerste Duitse spoorweg gestart tussen Fürth en Nuremberg. In 1836, toen een Engelse

(1) De «Rocket» — raket in het Nederlands — bevatte buiten andere verbeteringen een pijpketel en een schoorsteenpijp om de ontsnapping van de stoom aan te wakkeren. De pijpketel is een uitvinding van de Fransman Marc Seguin (1786-1875).

(2) Hij was de allereerste die, in 1759, op de gedachte kwam de stoom toe te passen op de tractie.



De « Belg »

stationschef het kartonnen biljet uitvond, openden de Russen de lijn Pavlosk - Sint-Petersburg. De 20ste september 1839 wijdden de Hollanders de lijn Haarlem-Amsterdam in en, de 4de oktober van datzelfde jaar, reed de eerste Italiaanse trein tussen Napels en Portici. Spanje deed op 28 oktober 1848 zijn intrede in het tijdperk van het spoor, en Portugal op 28 oktober 1856. Zwitserland, afgezien van het internationaal baanvak Saint-Louis - Bazel dat in 1844 voor het verkeer opengesteld werd, vierde zijn eerste spoorweg op 7 augustus 1847.

Op deze dag werd, inderdaad, de lijn Zurich-Baden ingewijd. Ook hier was men getuige van diezelfde stijgende koortsachtigheid, diezelfde volkse geestdrift. « Ofschoon er die dag geen enkel straaltje zon aan de hemel verscheen, schreef de « National Zeitung » bij deze gelegenheid, mag men verklaren dat alles hel schitterde, want men beleefde er een plechtigheid die zoveel naties vóór ons gevierd hadden in het volle bewustzijn één van de grootste veroveringen van het menselijk vernuft tot stand te hebben gebracht. »

Een halve eeuw was er dus verlopen sedert de officiële geboorte van het spoor; niet meer dan twintig jaar gingen er voorbij sedert een kleine goederentrein, die zijn rook uitspuwde over de wilde bergen van Durham, de eerste openbare lijn van de « ijzeren weg » plechtig had geopend. En reeds hebben de locomotieven bijna geheel Europa ingepalmd. Na de « Catch me who can » (Vange me wie kan) van Trevithick, na de Locomotion, na de Rocket, zien wij in Engeland de Typhoon, de Pandora, de Richard Moon... « al dichterlijke namen, zegt Hamilton Ellis ons, die luiden als ongekunstelde verzen ». In Duitsland ontmoeten wij Gerda en Mathilda; in Italië, Cavour en Carlotta Corday; in Frankrijk, de Continent; in Zweden, Vanadis; in Holland, Jan Steen. Na Stephenson's locomotieven — de Pijl, de Olifant, de Stephenson, de Snelle, de Bliksem, de Hercules — gebruikt te hebben, pakt België met zijn eigen locomotieven uit. Het is de tijd van de Antwerpenaar, de Belg, de Schelde, de Beiaard, de Troste.

Maar wat al gebeurtenissen, wat al tragedies beleefde Europa gedurende die vijftig jaren! Welke iberi en daarna welk verval! Welk een stille heerste er niet na zoveel glorie! Welk een schaduw volgde er niet op zoveel licht!

Austerlitz! Jena! Eylau! Friedland! Wagram!... De Ilias wordt opnieuw werkelijkheid. Een buitengewoon krijgshaftig man vertrappte de wereld. Oh! nooit, riep de Dichter uit:

*Nooit werd een naam die op ieders lippen lag
Zover gedragen op de vleugels van de bliksem...*

Maar de Reus had lemen voeten; hij struikelde... En, toen kwam Sint-Helena. Daarop volgde 1830, met zijn koortsige juli in Parijs, en zijn glorievolle augustus en september te Brussel.

Ondanks de stormen en de beroeringen, zet het spoor onder-tussen zijn triomfantelijke opmars verder. De eerste internationale verbindingen worden ontworpen. Na de inwijding van de lijn Straatsburg - Bazel, zal men, van 1846 af, per spoor van Brussel naar Parijs reizen. Genève zal met Lyon verbonden worden in 1853, Brussel met Luxemburg in 1859, Luxemburg met Trier in 1861. In 1864, wordt de Spaanse grens overgestoken tussen Hendaye en Irun en in 1878 tussen Cerbère en Port-Bou. De tunnel van de Cenisberg (12.849 meter) zal op 17 september 1871 geopend worden; de Sint-Gothardtunnel (14.990 meter) op 1 juni 1882; de Arlberg-tunnel (10.270 meter) op 19 november 1883. Datzelfde jaar wordt de Orient-Expres ingehuldigd. Met vertrek uit Parijs reed deze trein, destijds, over Straatsburg, Stuttgart, München, Salzburg, Wenen, Boekarest tot Giurgiu, een kleine Roemeense haven op de Donau.

Maar de titan hongerde naar andere einders, naar andere dromen. Hij wou nog verder gaan, immer verder, naar andere dageraden, andere oevers... In 1884 vertrekt de Calais - Nice - Rome Expres. De Zuid-Expres volgt hem en wordt op zijn beurt achterna gezet door de Oostende - Wenen - Orient Expres. In 1889 zal men, in minder dan honderd uur, van Parijs naar Konstantinopel reizen zonder van rijtuig te moeten veranderen.

Zeven jaar later worden Calais en Oostende met Moskou en Sint-Petersburg verbonden door de Nord-Expres.

Alsdan kan Valery Larbaud ons toevertrouwen:

*Voor de eerste maal voelde ik de heerlijkheid van het leven
in een afdeling van de Nord-Expres.*

En Baudelaire zal kunnen schrijven:

*Neem mij mee, wagen! Til mij op, fregat!
Ver! ver! Hier is de modder met onze tranen geplengd!
Is het waar dat het bedroefde hart van Agatha
Soms zegt: Ver van de wroegingen, de misdaden, de
[smarten,*

Neem mij mee, wagen, til mij op, fregat?

(Wordt voortgezet.)