



Ode aan de

SPOORWEG

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

Na 1944, steeg de filmproductie aanzienlijk. Het zou natuurlijk onbegonnen werk zijn hier al de films op te noemen — er zijn er te veel — of enkel de tekenfilms — zoals de uitmuntende « Scenic Railway », van Disney — die het spoor als omlijsting genomen of er hun personages aan ontleend hebben. Zo is er bv. het prachtwerk « La Bataille du Rail » — niet te verwarren met het boek van R.J. Cornet dat wij hierboven reeds bespraken — dat op aangrijpende wijze een episode schetst uit de weerstand gedurende de oorlog — een verheven hulde aan de helden van de spoorweg. Een andere oorlogsfilm, eveneens een spoorwegfilm « De Brug over de Rivier Kwai », van de Britse cineast David Lean, naar een roman van Pierre Boulle : een machtig, diep menselijk werk, waarin men een handvol Engelse krijgsgevangenen ziet, die, onder het waakzame oog van hun Japanse bewakers, de vermaarde brug bouwen waardoor eindelijk de spoorwegverbinding tussen Bangkok en Rangoon tot stand zal komen. Laten wij van dezelfde cineast ook nog « Kortstondige Ontmoeting » vermelden, een film die zich in een lieflijk Engels station afspeelt. Verder zijn er nog : « Mijn Kleine Hongaarse Piroeschka », een bekoorlijke liefdesgeschiedenis met de sprinkelende Liselotte Pulver in de rol van de dochter van de stationschef ; van Louis Malle, naar een roman van Raymond Queneau, de onnavolgbare « Zazie in de Metro » en, van Alfred Hitchcock, « De Onbekende uit de Noord-Express », een klassiek « suspense »-geval. Als politiefilm hebben wij verder nog « Middernacht, Centraal Station », « De Ketens van het Noodlot », geïnspireerd door de roman « I married a dead man », van William Irish, en « De Blauwe Nacht », van David Miller, naar het vermaarde boek van Edna Sherry.

Maar de « western » wil evenmin ten achteren blijven. Uit de massale productie der laatste vijftien jaar treden hier onmiddellijk twee werken op de voorgrond die letterlijk alle verwezenlijkingen van die aard in de schaduw stellen. Zoals hun titels laten vermoeden, werden zij hoofdzakelijk door de spoorweg geïnspireerd : « De trein zal driemaal fluiten », van Zinneman, en, van John Sturges, « De laatste Trein van Gun Hill ». Die twee films vertonen trouwens een eigenaardige gelijkens. In de ene, zowel als in de andere, is er een zelfde eenheid van tijd : de handeling verloopt in enkele uren ; een zelfde eenheid van plaats : een klein stadje, gelegen rond een station ; een volkomen gelijk onderwerp : de eenzaamheid en de moed van een man tegenover de lafheid en de huichelarij van andere mannen. Zelden, zegt Roland Fougères heel terecht, heeft de film een zo uitzonderlijk tragische spanning bereikt.

Ja, de film heeft zijn strijd gewonnen. Maar is zijn overwinning ook niet een beetje die van het spoor ? Onder zoveel wonderlijke dingen die hij ons gebracht heeft, hebben talloze hun oorsprong gevonden in de denderende wereld van het spoor. Het is daar zelfs, durven wij zeggen, dat de zevende kunst haar beste ontwikkelingsmogelijkheden heeft ontdekt, het is daar dat zij haar wonderbare techniek met de meeste perfectie bevestigd heeft. Is de film geroepen om de meest volmaakte zanger van de spoorweg te worden ? Alleszins is hij, volgens ons, een van de trouwste.

*
**

De film vervult, echter, niet enkel een ontspannende of zuiver artistieke rol : zijn aspect is veelvoudig. De immer praktische Amerikanen zijn de eersten geweest om zijn onmetelijke commerciële mogelijkheden aan te tonen. Beter nog dan de geschreven tekst of de prent, richt het klankbeeld zich tot de massa ; het veroverd en verzadigt haar. Thans is de film het meest geduchte

publiciteitswapen, de eerste vereiste voor het welslagen van elke moderne menselijke onderneming.

Ook de spoorweg heeft deze mogelijkheden van de film niet onbenut gelaten. Het Zwitserse filmjournaal vertoont geregeld merkwaardige documentaire filmstroken betreffende de activiteiten van het Zwitserse net. De spoorwegpropaganda heeft ook de schermen van België, Italië, de Verenigde Staten, de U.S.S.R., Frankrijk, Brazilië, Zweden en van nog andere landen veroverd.

De zevende kunst presteert echter nog meer. In Rusland waar, volgens de methode van professor Soukharevsky, een grote inspanning gedaan wordt « om de arbeidersmassa de wetten van de arbeidsbescherming bij te brengen », gebruikt men het levende beeld om de arbeider op te voeden. Smalle films zoals « Overschat uw krachten niet » en « Speel niet met de machine » worden er voor de spoor mannen afgerold.

Dat gebruik van de film voor opvoedende doeleinden schijnt trouwens algemeen aanvaard te worden. Talrijke fabrieken, talrijke spoorwegnetten hebben het aangenomen. Onlangs hebben Franse spoor mannen films verwezenlijkt die ware handleidingen zijn voor technisch onderwijs. Bekommerd om de veiligheid van zijn arbeiders, maakt het Belgische spoor, op zijn beurt, zijn eerste smalle films. Ongetwijfeld zal dit procédé verder uitbreiding nemen en zal de ganze wereld van het spoor het toepassen.

Zoals wij aangestipt hebben, heeft de film, op artistiek gebied, in de loop van de laatste vijftig jaar bewezen een der trouwste zangers van het spoor te zijn. Het is dus vanzelfsprekend dat hij op alle andere gebieden het kostbare hulpmiddel is en blijft, de machtige en oprechte vriend. Maar, hebben hun wegen niet evenwijdig gelopen ? Zijn zij, op zekere dag bij een eeuwwisseling, samen niet prachtig gestart op het perron van dat lieve kleine stationnetje dat la Ciotat wordt genoemd ?...

HOOFDSTUK X

Het ganze leven ligt in de vrije ontwikkeling.
Emile Verhaeren.

Indien de Muzen andere vertrouwelingen gevonden hebben, dan hebben zij daarom toch hun oude vrienden, de romanschrijvers en de dichters, niet aan hun lot overgelaten. Want in deze eerste zestig jaren van de XX^e eeuw heeft men heel wat geschreven over de liefde, de oorlog, de dwaasheden van de mensen, en ook over de spoorwegen — veel zelfs over de spoorwegen.

Terwijl Huysmans in « De tout », op humoristische wijze, de intimiteit van de slaaprijtuigen beschrijft, geeft Mac Orlan ons een beeld van een locomotievendepot bij nacht. Jules Claretie spreekt ons over de treinbestuurder, « de soldaat die alle dagen op de frontlinie staat », en Lacretelle beluistert zijn hart bij het denderen dat « eeuwigdurend de lettergrepen van een naam scandeert ».

André Maurois denkt met tederheid terug aan de reizen per spoor uit zijn studententijd : « Wat al verzen heb ik opgezegd tussen Elbeuf en Rouen ! », vertrouwt hij ons toe... Sacha Guitry bezingt de vakantie, de vrolijke verrassingen van het spoor : « Wat is het mooi om in te slapen wanneer de rijm aan de ruiten van het slaaprijtuig plakt, en te worden gewekt door een stralende morgenzon... Is het niet eigenaardig, te bedenken dat men te Dijon naar buiten leunt om twee grogs te vragen... en dat men enkele uren later, van uit hetzelfde portier, mandarijntjes koopt... »

In « Laura en Laurence » ontleedt de fijngevoelige Jean-Louis Vaudoyer, als een volmaakt kunstenaar, de muziek van de wielen. In « Thérèse Desqueyroux », horstelt François Mauriac in enkele regels het stationnetje van Uzeste bij nacht, terwijl Hubert Krains in « Œillet rouge » en, elders, Roger Martin du Gard het bestaan

beschrijven van de stationsbedienden, een bestaan dat niet altijd gespeend is van onvoorziene gebeurtenissen. Duhamel, van zijn kant, roemt het «regelingsstation», die ware tempel van orde, dat nauwkeurige raderwerk : «In een groot station is het wonderbaar te zien hoe een allesoverheersend en dwingend bevel, dat het geweld van de bewegende massa's regelt, al de schijnbare kenmerken van een doolhof en van het gebrek aan samenhang vertonen kan».

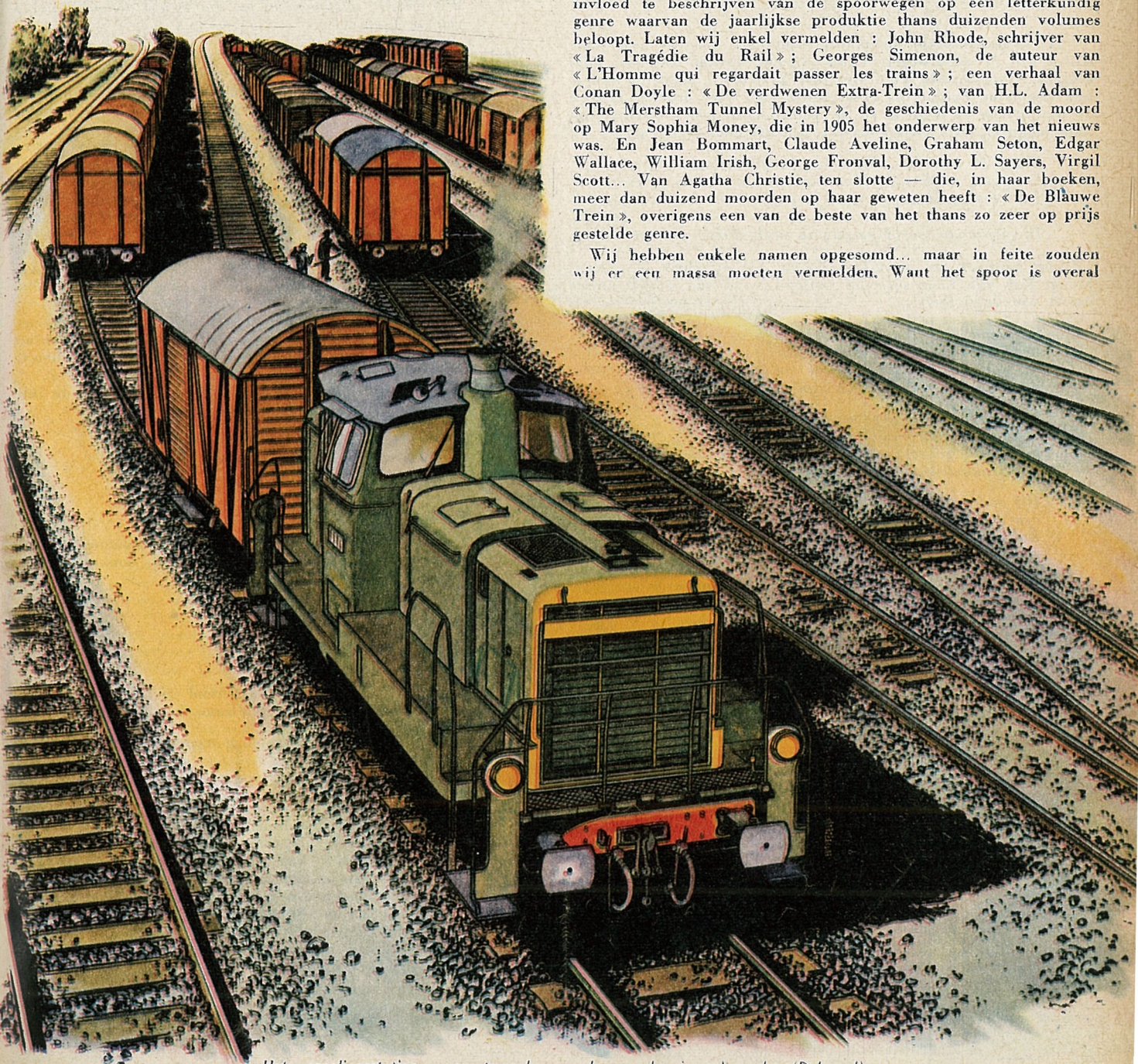
«Het station is een verbintenis met de wereld, een gemeenschap van de mensheid, actiever dan die welke ooit een boek verwezenlijkt heeft, schreef Pierre Hamp. De stoomfluit van de locomotieven heeft het zwijgen opgelegd aan de zweep die boven de paarden van de grote wagens klapte. Het spoor heeft een einde gesteld aan het dragen dat zo'vele inlanders uit de «gekoloniseerde landen» de dood injoeg.

Een andere zanger van de stations is Alexandre Arnoux. Met «Parijs, mijn Grote Stad», neemt hij ons mee op een aangename rondrit per spoor. Eerst Montparnasse «het Bretoense, het Atlantische, dat de zeemannen aanbrengt, de meisjes met hun witte mutsen en hun veelkleurige voorschoten, de artisjokken van Léon, Chateaubriand, Renan, Tristan Corbière en koning

Arthur»; dan volgt de «gare de l'Est» waar men «de lucht der vroegere oorlogen inademt, oorlogen welke in die tijd, nog niet de volledige planeet overweldigden...»; een paar passen daar vandaan ligt de «gare du Nord», de open deur voor België, waar men «wreedzame mannen zal zien en... vergulde vrouwen, met een blank aangezicht, een arendsneus, een smalle mond, vrouwen die, in hun vrije uren, poseren voor de Vlaamse schilders uit de museums. Daarna komt Orsay, «het eierzuchtige dat, in tegenstelling met zijn gezellen, verkozen heeft midden in het hart van de hoofdstad uit te monden, juist vóór het Erelegioen, tegenover Les Tuileries». Vervolgens Austerlitz, vertrek naar Lourdes; de «gare de Lyon», met zijn drukke vakantiegangers voor de Azuren Kust... Ten slotte Saint-Lazare, waar de vereerders van de heilige Theresia van Lisieux vertrekken, de elegante wereld van Deauville... en de filmsterren die naar Hollywood terugkeren; eerste station tevens dat gebouwd werd in een tijdperk «waarin de hoofdstad nog niet geloofde in de spoorwegen, maar overtuigd was dat men nooit verder zou geraken dan Saint-Germain, en dit ten koste van welke onheilen!».

In de hedendaagse politieroman bekleedt het spoor een uitgelezen plaats. Het is praktisch onmogelijk in enkele woorden de invloed te beschrijven van de spoorwegen op een letterkundig genre waarvan de jaarlijkse produktie thans duizenden volumes beloopt. Laten wij enkel vermelden : John Rhode, schrijver van «La Tragédie du Rail»; Georges Simenon, de auteur van «L'Homme qui regardait passer les trains»; een verhaal van Conan Doyle : «De verdwenen Extra-Trein»; van H.L. Adam : «The Merstham Tunnel Mystery», de geschiedenis van de moord op Mary Sophia Money, die in 1905 het onderwerp van het nieuws was. En Jean Bommart, Claude Aveline, Graham Seton, Edgar Wallace, William Irish, George Fronval, Dorothy L. Sayers, Virgil Scott... Van Agatha Christie, ten slotte — die, in haar boeken, meer dan duizend moorden op haar geweten heeft : «De Blauwe Trein», overigens een van de beste van het thans zo zeer op prijs gestelde genre.

Wij hebben enkele namen opgesomd... maar in feite zouden wij er een massa moeten vermelden. Want het spoor is overal



Het «regelingsstation», ware tempel van orde, nauwkeurig raderwerk... (Duhamel).

in de moderne literatuur. Al de vertellers, al de novellenschrijvers, al de romanschrijvers, al de essayisten, hebben er, op uiteenlopende wijze, in hun werken over gesproken. Het zijn Gilbert Cesbron in «Avoir été», Michel Butor in «La Modification», Graham Greene in «Orient Express». Het is Taylor Caldwell in «Dynastie van het Spoor», dit eigenaardige lijvige boek dat evenzeer een roman is van als een satire op de hedendaagse Amerikaanse samenleving.

Nooit te voren werd een door de mens opgerichte onderneming zozeer geroemd, zozeer bezongen, zozeer geliefd — en ongetwijfeld, ook zozeer beklad. Het is, trouwens, van belang aan te stippen dat het beste van het spoorwegproza — en vanzelfsprekend van de spoorwegpoëzie — ons niet in de eerste plaats door zogenaamde beroepsschrijvers geschonken werd. Enkel onder hen, zoals Raf Van Loon, Denijs Peeters, L. Van Beneden en Joseph Delmelle in België, en in Frankrijk, Etienne Cattin, Henri Vincenot, Roger Ferlet en René Violaines, een gewaardeerd dichter en criticus, zijn gezaghebbende schrijvers in de hedendaagse letterkundige beweging. Het ras van de Chatrians en van de Tavans (1) is nog niet uitgestorven.

*
**

Ook de hedendaagse dichtkunst wijdt heel wat van haar blad-zijden aan de spoorwegen. Louis Aragon, Tristan Derème, Paul Palgen, Louis Amade, Paul Géraldy, Yvan Goll, Enrico Prampolini, Léon-Paul Fargue, nu eens vrolijk, dan weer droevig, hebben de wereld van de stations en de treinen bezongen... «Station uit mijn jeugd en mijn eenzaamheid», schrijft Léon-Paul Fargue,

*Waar de onweders, bijwijlen, langdurig op beukten,
Lang nog zal ik uw kijkvensters en uw stellen gedenken,
Uw verkleumd gegeew, uw kouwelijke kreten, uw verwach-
[tingen,
Ik volgde uw voorbijgangers, ik verdubbelde uw vertrekken...*

In het nummer van november 1958 van het tijdschrift *Het Spoor*, brengt Raf Van Loon ons een treffend beeld van de ontombare macht van de treinen :

*Schurend aan strakke draden die hem voeden,
jaagt hij zich naar de blauwe einders op,
en trommelt haastig op twee staken roeden
de zware marsmuziek van zijn galop.*

*'t Vluchten der pijlers wordt een dicht staketsel,
en zacht natuurschoon rijt hij ruw vaneen —
maar snel geheeld, golft na gezegend letsel,
't verrukkelijk landschap lieflijk als voorheen.*

*Hij voer voorbij, een razernij van stormen,
een dol orkaan dat door de velden vaagt...
Bol werd zijn boeg, gestroomlijnd al zijn vormen,
waaraan 't genie langdurig heeft geknaagd.*

*Wijl wind en regen kletteren om zijn flanken
en stofjes geselen op zijn blauwe huid,
vecht tussen steden die hem daarvoor danken,
hij vlot zijn wedloop tegen 't uurwerk uit.*

Van Mario Diezer, dit mooi, vierregelig gedicht :

*In het gestadige ritme der draaistellen,
Vindt het hart, bevrijd van neurosen,
Het geheim van de dingen,
En de bron der verlangens...*

En van Maurice Magre, de bewonderenswaardige dichter van de «Chansons des Hommes», dit vers dat ons aan Verhaeren denken doet :

En het ijzer krijst, in het diepst van de zuchtende stations.

(1) Evenals zijn tijdgenoot Chatrian, was Alphonse Tavan, gedurende een betrekkelijk lange tijd bediende geweest bij de Franse Spoorwegen. Naar men vertelt, bezorgde zijn verstrooidheid hem heel wat straffen. Zo bijvoorbeeld die welke hem op 8 mei 1863 werd opgelegd om «de reizigers voor trein 28 in de wachtzaal te hebben gelaten», en die van 31 juli van datzelfde jaar om «bij het stilhouden van de trein, de naam van het station niet luid genoeg te hebben geroepen». Zijn dichtwerken getuigen van een ontroerende innigheid. Samen met zijn vrienden Frédéric Mistral en Joseph Roumanille, behoorde hij tot de «Zeven» die op 21 mei 1854 te Fontségugne, nabij Avignon, de «Vereniging van Provençaalse Dialectschrijvers» stichtten.

Marcel Thiry, waarvan Roger Bodart gezegd heeft dat hij «de dichter was die, sedert Apollo, het meest de poëzie van onze eeuw vernieuwd heeft», bezong de spoorleggers :

*Spoorleggers, die onze jaren aan elkander rijgt,
Welke feestelijke trein — voor welk blauw seizoen —,
Zal over de blinkende spoorstaven onzer jaren heenvlieden,
Wanneer dit oentonige staal de einder zal bereiken ?*

Dichter van de «lendemains fulgurants», kon Georges Linze evenmin nalaten de treinen in zijn wereld in te schakelen, deze revolutionaire, bijwijlen onthutsende wereld, die men, bij gebrek aan andere adjectieven, veelre als «linziaans» zal bestempelen.

*Van verre in de nacht gezien, is de verlichte trein mooi.
't Is een processie van regelmatige vlaggen, met vooraan
[een fakkel.*

— *De vergelijkingen zijn vermaard.*

— *Vermaard ? Zij verdubbelen de ideeën.*

— *Wij worden wiskundigen.*

— *Alles kan in cijfers worden samengevat, en versterkt in de poëzie.*

— *Wij worden wiskundigen, en dat is wel de overwinning van de Trein (1).*

Georges Bouillon, die onvermoeibare bewerker van het Luxemburgse culturele leven, heeft, op zijn beurt, de spoorwegen bezongen. Reeds in 1947 had hij in het tijdschrift «Partir», een reeks artikels «Poëzie en Reizen» laten verschijnen waarin het spoor een bevoorrechte plaats kreeg. «Wars van alle conformisme ! Wars van alle academisme !», zal hij trouwens zeggen, in een zeer belangwekkend essay over de «Dichters van het Spoor» (2)... De tijden zijn veranderd. Hoe ver staan we inderdaad van de koude Dialectiek, van de bekrompen regels en dwalingen van het Classicisme ! Een krachtige wind is over de wereld gewaaid, een wind die een fabelachtige vernieuwing bracht. Laten wij vertrouwen stellen in de kunstenaars : «Zij hebben ogen, dus, zij zullen zien !», besloot Bouillon. En na de blindheid der vanden hebben veroordeeld, verheerlijkt hij de jonge en vurige dichtkunst die uit het spoor geboren werd.

Maar Georges Bouillon is niet enkel een essayist en criticus. Aan hem dankt het spoor enkele van de mooiste gedichten uit zijn bloemlezing. Daarin worden de treinen naar verdienste geëerd :

Kleine treintjes van het platteland, vrolijke treinen uit de juli-maand, geurend van heide en van tijd, operettetreinen :

*Het is maar een kleine trein
Die in de morgenlucht
Zijn witte wolken spint
En ijlt
Naar Virton-Ville.*

Zware treinen, volgeladen met cokes en boomstammen, donderende treinen die rijden door de novembermist, donkere treinen in de nacht :

*Donderende treinen
Over de Ton
Zinderende treinen
Over de Vire.*

Of betoverende treinen bij het naderend vertrek, beladen met dromen en verwachtingen, eeuwige «trams van het verlangen» :

*Immer ontsporen mijn treinen
En bespotten zij
Mijn hart dat vertreksgereed is...*

Raf Van Loon, Denijs Peeters, L. Van Beneden, Marcel Thiry, Georges Linze, Georges Bouillon, Francis André, Joseph Delmelle... : zo legt gans België, langs zijn zuiverste krachten om, onophoudelijk getuigenis af van zijn levende aanwezigheid in de denderende wereld van de spoorwegen. In de afgelopen jaren heeft het, rekening houdende met talrijke en veelzijdige uitingen, ontgensprekelijk een van de mooiste bladzijden geschreven in het guldenboek van het spoor.

En de planeet draait immer voort ; het leven gaat zijn gang — ook de dood. De wereld heeft twee van de meest bloedige

(1) «Les Forces comparées».

(2) «La Revue nationale», februari 1951.

oorlogen van alle tijden beleefd. Hiroshima... : een nieuwe tijd brak los onder een hels gekraak. Het vliegtuig doorboorde de gelidmuur en haalde snelheden van 1.500, 2.000 tot 2.454 km per uur (1). Een Zwitserse geleerde, Piccard, daalde met een boot voor diepzee-onderzoek, de « Trieste », tot 10.919 meter af in de Marianen-zee (2). Moskou zond zijn « Spoctniks » in de ruimte, Washington, zijn « Pompelmoezen ». Op 12 april 1961 keerde de eerste ruimtevaarder Jouri Alexeïevitch Gagarine in de Sovjetunie behouden terug naar de aarde nadat hij met het ruimteschip « Vostok » tussen 175 en 302 km hoogte in negentachtig minuten rond de aarde was gevlogen.

*Neen, het is geen vallende ster,
Noch het mirakel der mirakelen,
Maar de vrucht van het vrijgeworden aardse zwoegen,
De Bliksemstart van de gedachte,*

zong, bij die gelegenheid, de dichter Serge Vassiliev.

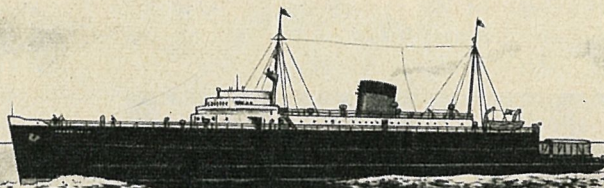
Zo is de verbazende wedloop tegen de Tijd en de Ruimte begonnen. Vooruit nu maar, alle twijfel is weggevaagd : het is de tijd van de doorzetters. Onmogelijk bestaat niet meer : de mens behoort aan het heelal, het heelal behoort aan de mens. Maar deze veroveringen van de wetenschap brengen aan de mens-

Anderzijds, onderging de structuur van de spoorwegadministraties tijdens deze jaren soms diepgaande wijzigingen.

Op 23 juli 1926 werd in België de exploitatie van de Staats-spoorwegen overgedragen aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen. Twaalf jaar later volgde Frankrijk ons voorbeeld en verenigde het de verschillende netten onder één vlag : de S.N.C.F.

In deze halve eeuw beleefden wij eveneens het van stapel lopen van de eerste ferryboten en de aanleg van nieuwe grote lijnen zoals de eerste Transandes — Mendoza-Valparaiso — die voltooid werd in 1910, de tweede Transandes — Salta-Antofagasta — die van 1948 af geëxploiteerd werd, de Trans-Iraanse spoorweg, de Trans-Indochinese spoorweg, enz. Wij zagen eveneens de opkomst van de motortrein en van de benjamin van het spoor : de diesel-locomotief.

Indien — aanvankelijk althans — het elektrificatieprogramma in hoofdzaak de bijzonderste lijnen omvatte, keek men, tegelijkertijd, voor de secundaire lijnen uit naar snelle en lichte voertuigen met gering verbruik, die op de bedoelde lijnen de stoom op voordelige wijze zouden kunnen vervangen. Zo ontstond de motortrein — de auto op sporen —, soms, ten onrechte « micheline » genoemd. Dit laatste voertuig dat de naam van zijn uitvinder Michelin draagt, is eigenlijk de elektrische motortrein op rubberbanden.



Het van stapel lopen van de eerste ferryboten...

heid niet alleen ongehoorde mogelijkheden om zijn levensvoorwaarden te verbeteren ; zij bezorgen hem eveneens ontsnellende vernietigingsmiddelen. Voortaan heeft onze oude aarde nog slechts de keus tussen twee dingen : beter leven of ten onder gaan.

En ook de wielen draaien verder. Onverpoosd rijden de treinen over de spoorwegen. Maar, wat al gebeurtenissen, wat een ommekeer eveneens bij de mannen van het spoor tijdens de afgelopen halve eeuw ! Na zijn hoogtepunt te hebben bereikt, beleefd de stoom zijn laatste levensdagen. De reuzen met hun witte manen zingen hun laatste lied. Dit is de dood van de rook, dit is het einde van de « zwartmuilen ».

In de loop van de jaren dertig zal de elektrificatie de meeste landen van Europa veroveren. Maar, bijna overal vorderden de werken slechts heel langzaam en men was zeer omzichtig. Eigenlijk bevond de bovenleiding zich nog in een aanpassingsstadium. Zoals we het vroeger reeds aanstipten, werd de elektrische tractie enkel actief doorgevoerd daar waar haar aanwending van levensbelang was.

De eerste motortreinen met stookolie werden in België op 1 januari 1930 in dienst gesteld. In 1934 werden in ons land proefnemingen gedaan met een eerste diesel-elektrische motortrein met grote snelheid. De lichte dieselmotortreinen werden in 1935 in omloop gebracht. Datzelfde jaar werd in Frankrijk het wereld-uurrecord voor motortreinen vastgelegd tussen Straatsburg en Parijs, met een commerciële snelheid van 130 kilometer. Deze nieuwe vervoerwijze kende een internationale triomf toen, op 9 mei 1937, twee snelle motortreinen voor de verbindingen Parijs-Brussel en Parijs-Luik, in dienst gesteld werden.

De eerste diesel-elektrische locomotieven met groot vermogen verschenen in de Verenigde Staten omtrent 1935 ; zij genoten er een buitengewoon onthaal. In Europa daarentegen verliep hun ontwikkeling erg traag. Eigenlijk zal de diesel-locomotief op ons vasteland slechts in de loop van de tweede halve eeuw tot hoge bloei komen.

De jaren dertig waren derhalve voor het spoor heel beloftevol. Maar plotseling beleefde de wereld een verschikkelijke ramp. De kanonnen begonnen te bulderen, de haat was losgebroken. Mensen werden gedood, steden verwoest, stations vergruizeld, treinen geplunderd. De wilde dieren waren losgelaten... De oorlog was begonnen.

(Wordt voortgezet.)

(1) Snelheid bereikt in december 1959 door een « Convair F-106 Delta Dart » van de Amerikaanse strijdkrachten.

(2) Diepte bereikt in januari 1960.