



# Ode aan de

# SPOORWEG

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

## HOOFDSTUK XI.

*Ik ben uw overwonnene, maar, kijk  
[mij aan,  
O Goden, ook na uw veldslag blijf ik  
[berg.*

Victor HUGO.

Het spoor heeft aan de tweede wereldoorlog een zware, een schrikwekkende tol betaald. Afgezien van de verliezen aan mensenlevens — gesneuvelden tijdens de veldtocht van mei en juni 1940, gevallen weerstanders, gijzelaars —, beloopt de materiële schade honderden miljarden franken — 23 miljard voor de Belgische Spoorwegen. Van 1942 af werden de Duitse spoorwegen en die der bezette gebieden stelselmatig door de Geallieerden gebombardeerd. In 1943 trad het geheim leger in actie : seinhuizen werden vernield, installaties in brand gestoken, treinen ontspoorde. Het was een ongenadige strijd tegen de mensen, tegen de dingen. Anderhalve eeuw van spoorwegvoortgang werd vertrappeld, omgewoeld, uiteengereten.

Het was dus een zwaar togetakelde spoorweg die, in 1945, de ineensstorting van het nazisme overleefde. Enkele cijfers, die wij hierna citeren, spreken voor zichzelf. Op het Belgische net werden 3.300 km. spoor beschadigd, waarvan 1.100 km. totaal onbruikbaar waren ; 419 kunstwerken, waaronder 350 belangrijke bruggen, werden vernield. De belangrijkste triercentra, talrijke werk- en stelplaatsen werden, ofwel vernield, ofwel ernstig beschadigd ; 593 stations en stopplaatsen waren buiten dienst gesteld. Daarenboven gingen 2.670 locomotieven, 7.000 rijtuigen en 61.000 goederenwagens verloren.

In Frankrijk was de toestand al even benard. Een tiende van de hoofdsporen was onbruikbaar. Duizend reizigersstations, waarvan meer dan honderd belangrijke, werden van de kaart weggevaagd. Op 130 stelplaatsen werden er vierenzeventig vernield ; 19 herstellingswerkplaatsen en 668 seinposten ondergingen hetzelfde lot. Verder werden er 70 tunnels versperd en 2.603 bruggen en viaducten volledig beschadigd. Van de 17.000 locomotieven die Frankrijk in 1940 bezat bleven er ternauwernood 10.500 over en slechts 3.000 hiervan waren rijvaardig ; van de 478.000 wagens schoten er slechts 240.000 over, waarvan alleen 172.000 geschikt waren voor onmiddellijk gebruik.

Maar de spoorweg is niet enkel een passief slachtoffer geweest ; niettegenstaande de mokerslagen die hij te verduren kreeg, streed hij moedig verder. Deze ontelbare malen gemartelde reus zou weldra een van de beste helpers van de legers worden. Hij vervoerde troepen, levensmiddelen en zwaar materieel. « Zonder goed georganiseerde spoorwegen, schreef de Pravda in april 1943, kan de strijd niet tot een goed einde gebracht worden. De spoorwegen liggen aan de basis van de nationale economie. Voor het voeren van de oorlog zijn ze van het grootste belang ». Deze woorden zouden op het Oostfront op klinkende wijze bevestigd worden. Voor de bevoorrading van de U. S. S. R. (1) beschikten Engeland en Amerika slechts over drie mogelijkheden gezien het vasteland en de Baltische Zee hiervoor niet in aanmerking konden komen en de Zwarte Zee hun, ingevolge de Conventie van de Dardanellen, onzegd was. Deze mogelijkheden waren : Vladivostok, Arkhangelsk en de Perzische Golf. De verzending van het materieel van de zee naar het hart van dat uitgestrekte land was geen gemakkelijke taak. Aan vrachtwagens kon niet gedacht worden, die waren immers meer dan nodig op het front. De spoorwegen zouden

derhalve deze zware opdracht moeten uitvoeren. Men mag gerust zeggen dat het spoor Rusland in 1943 gered heeft. Maar had het Verdun niet reeds gered in 1917, toen de Fransen, nadat alle wegen onberijdbaar geworden waren, de schitterende inval hadden een smalspoor aan te leggen dat hun in staat stelde de voor het eindoffensief vereiste levensmiddelen en materieel naar het front te voeren ?

Tijdens deze verschrikkelijke jaren van uitroeiing was de spoorweg dus niet enkel de helper van de soldaat, maar tevens zijn beschermengel. Hij vervoerde de krijgsgevangenen, schonk aan de legers zijn hospitaalreinen zodat hij een toevluchtsoord was voor de gekwetste, de laatste schuilplaats voor de mensheid. Deze rol had hij ook tijdens de twee vorige oorlogen met succes vervuld. Ongetwijfeld is het als hulde voor de diensten die hij hezeven heeft, dat de wapenstilstand van 1918 in een spoorwegwagen getekend werd.

Maar, die spoorweg, welke de mensen met verbetering hadden trachten te vernietigen en welke niet begaf, die heldhaftige soldaat, die meesterlijke ziekenverpleger, zou zich bovendien als de grote bondgenoot der volkeren ontpoppen. Daar het leger alles opeiste ontstond er, voor de burgers, vrij spoedig een groot gebrek aan vloeibare brandstof zodat de auto elke activiteit moest stopzetten. De spoorweg werd aldus het enige vervoermiddel van de particulier : hij zou het leeuwedeel van het transport moeten opknappen. Zo beleefde men het eigenaardige verschijnsel dat de stoom, die reeds over zijn hoogtepunt heen was, plots zijn grootheid herwon, en een roemvol tijdperk tegemoet ging. Het was zijn vreugdezang, de mooiste, de heerlijkste, en ook de droevigste... Het was zijn zwanezang.

\*\*\*

In deze oorlog, welke de overwinning zag van het Goede op het Kwade, van de Vrijheid op de Slavernij, van de filosofie van het geluk op die van de macht, heeft de Belgische spoorman, net als zijn Franse broeder, zijn Britse vriend, zijn Russische kameraad, net als alle spoormannen ter wereld, zich als een waardige soldaat gedragen. Gemobiliseerd van 10 mei 1940 af, beschouwde hij zich, ook na 28 mei, als een soldaat. Door zijn ijver, zijn zelfverloochening, zijn heldenmoed verwierf hij de hoogste lof van de Geallieerden, dwong hij de bewondering af van de ganse wereld, ja zelfs van zijn vijanden (1).

In mijn herinnering... in mijn herinnering...

Is het inderdaad niet zo dat de legende begint ? Dit nu behoort in feite reeds tot de legende, Het is waarlijk een der mooiste bladzijden uit de heerlijke geschiedenis van het spoor.

In mijn herinnering zie ik nog die knaap... Hoe oud was hij ? Twintig, meen ik. (Hij droomde ervan locomotieven te besturen). Op zekere dag verliet hij hamer en smidse om in het Ardense woud zijn moedige kameraden te gaan vervoegen. Zoals de ouderen had hij een oorlogsnaam gekozen ; Viooltje, liet hij zich noemen, wellicht denkende aan een of andere verdoken bloem, aan een bloem waaraan hij zijn hart verpand had. De bosbes begon reeds te bloeien ; de hellingen geurden van de varens. Het was de mooie tijd der liefde... Maar hij is niet weergekeerd.

Ik herinner mij nog die ouwe... (Ik geloof dat hij ketelmaker was). Hij had een harde blik en een snor met opstaande punten ; een oude jonggezel. Een zwijgzaam man, een doodgewone man... een stille man. Maar heeft elke boom niet zijn mysterie, heeft elk grassprietje niet zijn geheim ? De oude had het zijne. Want hij verborg in zijn huis twee kleine sterren, twee versmade gele

(1) Krachtens de « Pacht- en Leenwet » werd de Anglo-Amerikaanse hulp aan de U. S. S. R. officieel toegestaan op 16 augustus 1941.

(1) Tijdens de laatste twee oorlogen zijn 3012 Belgische spoormannen voor het vaderland gesneuveld.



Hun alles vernielende bommen...

sterren. Hij verborg de vrucht van de gruwel. Op zekere dag — door welk toeval, wie zal het ooit weten — heeft de bezetter de sterren ontdekt. Alle drie, de oude en de sterren, alle drie, de twee joden en de oude, zijn zij naar Breendonk vertrokken... En de oude is nooit teruggekeerd.

En die andere, ik herinner me hem nog. Hij was machinist (en in zijn vrije uren ook wildstroker). Op een avond, na veel avonden, na veel gelukkige avonden, klom hij op zijn locomotief. Het was in de eerste uren van de Bevrijding, de prilste uren, de nieuwe uren. Het waren onvergetelijke uren. Ergens, uit de ondergaande zon, doken vliegtuigen op. En hun alles vernielende bommen troffen de met obfussen geladen trein. In de ondergaande zon scheen een andere zon te schuilen, een zon van kranzinnigheid... De man verdween in de zon, de man kwam nooit terug.

Ik herinner mij ook nog die andere drie, die drie welke in de vroege ochtend van hun werk terugkeerden, verlangend naar de warme koffie, naar het zachte bed, naar vrouw en kinderen. Al keuvelend stapten zij door de straat, babbelend over het dure leven, het werk, of alleen maar over doodgewone dingen, over een poets die men iemand gespeeld heeft, over niemendalletjes, zoals men doet wanneer de dagtaak goed verlopen is. Maar plots doken de doders op en knetterden de stenguns... Honderd stappen in de vroege morgen, van de werkplaats tot aan het slachthuis; honderd stappen van het leven van drie mannen. Van drie mannen die wij nooit meer zullen terugzien.

In feite herinner ik mij ook al de anderen. Al die spoor mannen welke vielen op het veld van eer. Al diegenen welke wij gekend hebben en die thans rusten in de kille aarde. Zij die slapen op de grote kerkhoven, op de grootste kerkhoven van Europa, op de grootste kerkhoven van de wereld. Helden van het spoor, soldaten uit de edele strijd of strijders in de schaduw, roemvolle doden, onbekende doden, uw offer was niet vruchteloos. Want de dood is nooit vruchteloos; men sterft nooit voor niets. Indien wij vandaag trots en gelukkig zijn, danken wij dat aan u. Gij allen hebt recht op de erkentelijkheid van het Vaderland, gij allen hebt de naam van spoorman verdiend.

\* \* \*

De spoorwegen en de oorlogen hebben heel wat letterkundigen aangetrokken.

« O, wat klinkt die fluittoon soms pijnlijk, vooral 's nachts!... schrijft Pierre L'Ermite (1). Men krijgt de indruk dat al het bloed van Frankrijk geruisloos naar de grenzen stroomt... Sedert 2 augustus volgen de treinen elkaar om de twintig minuten op, beladen met manschappen en paarden. Heel wat wagens zijn met bloemen en groen getooid, zelfs op de loop van het geweer van de soldaten zijn er bloemen... Geboeid blijf ik aan die overweg staan! De treinen rijden er langzamer. Wij wuiven met onze zakdoeken. Wij roepen « Leve Frankrijk! ». Wij werpen hun al de bloemen uit onze tuin. En wanneer de trein voorbij is, bekijken wij elkaar met tranen in de ogen ».

Een ander oorlogstafereeltje is het gedicht van Jacqueline Mabit, waarin, in nauwelijks uitgedrukte woorden, al de angst, al de oneindige angst van het heengaan zonder terugkeer besloten ligt :

*In de trein van Sermizelles  
Zit een klein meisje met haar leed.  
Elke dag zijn er mensen die vertrekken  
En zelfs de zwaluwen vliegen heen.  
Zij had zopas haar geliefde verlaten  
En weende om haar grote nood.  
Op het perron, starend in de verte,  
Stond een jongen in zeemanspak.  
Jeugdliefde zweeft op vleugels.  
Hoe ver ligt nog het volgend jaar!  
In de trein van Sermizelles  
Zit een klein meisje met haar leed (2).*

Jacqueline Mabit schonk ons ook nog dit ontroerende tafereel van de kleine vluchteling :

*Daar staat hij, station Austerlitz.  
In een nieuwe wereld...  
Hij is tien jaar oud, wees en weduwnaar  
Want Siska is dood.  
Hij zit op een valies,  
Alleen, bedroefd aan de deur  
Van de vergeetelheid...*

(1) « Visions aiguës de Guerre ».  
(2) « Paix sur leur Terre ».

Vertrek van de soldaten naar het front, eerste opwindingen, eerste room, en ook eerste tranen... Mario Diezer bezong de « Belloemde Treinen » :

*Vrolijke treinen van de eerste vertrekken,  
Beladen met bloemen en groen,  
Hoeveel afscheidsgroeten liggen voor eeuwig  
In uw spoor gestrooid!*

Het gebeurde wel eens dat in de oorlogstreinen twee harten elkaar ontmoetten. Zij heette Madeleine Pagès, een jonge Française uit Oran die, tijdens haar vakantie, naar Nizza gekomen was. Hij...

« Het was in de trein die mij van Nizza naar Marseille terugbracht, dat ik op 1 januari 1915 Guillaume Apollinaire ontmoette... Ik was tevreden, ik had van mijn vakantie genoten... ik droeg met trots een mooie hoed, het was een heerlijke morgen.

» Een biljet nemen voor de trein van acht uur, een afdeling tweede klas uitkiezen in het midden van het rijtuig, wat was dat alles gemakkelijk en aangenaam geweest...

» Knusjes in mijn hoekje gezeten, dacht ik tot Marseille van mijn eenzaamheid te genieten toen een soldaat binnentrad... Wat was hij groot, heel groot zelfs, met tamelijk korte benen en een brede borst. Zijn te kleine kepi dobberde nonchalant op zijn achterhoofd.

« Gedaan met mijn heerlijke eenzaamheid. Ik wilde van afdeling veranderen... De zachte stem van de soldaat weerhield me echter : « Verzen ? Zoudt u verzen willen lezen ? Lees dan « Les Fleurs du Mal » van Baudelaire ».

« Wat zegde hij weer, Les Fleurs du Mal... Ik besloot te blijven... »

En dan begon die mooie geschiedenis. Van 16 april 1915 tot 16 september 1916 zond Apollinaire van op het front een tweehonderdtal brieven aan zijn « soldatenmoeder ». Hierin schreef hij sommige van zijn mooiste gedichten (1). Want uit die ontmoeting in de trein ontstond een zuivere vriendschap. En weldra groeide uit deze vriendschap de meest verbazende liefde :

*Het is zo teer en zo ver af, dat de gedachte eraan  
het al te zeer verstoffelijkt  
Dat beeld, omlijst door de blauwe zee, door het geluid  
van een rijdende trein, door de geur van eucalyptussen,  
mimosa's en zeedennen  
Maar de kennismaking en de geur  
En op het perron te Marseille gunde die kleine reizigster  
mij slechts een kort hoofdknikje en verdween  
En besefde niet  
Dat haar herinnering zou zweven over een klein bosje in Cham-  
pagne waar een soldaat bij het kampvuur het beeld tracht  
op te roepen van  
Madeleine...*

Deze verzen werden op 28 mei 1915 opgedragen aan « de kleine fee »... Maar, bij gebrek aan olie weifelt de vlam, en dooft zij uit : zo sterft de liefde.

Zo stierf Guillaume Apollinaire drie jaar later ; hij was amper achtendertig toen een besmettelijke griep hem uit het leven wegrukte :

*...En ik hoopte op het einde van de wereld  
Maar mijn einde kwam, gierend als een orkaan.*

\* \* \*

Wij moeten dit hoofdstuk afsluiten. Voor sommigen zal het wellicht onvolledig lijken ?

Het Spoor en de Oorlog... : Barbusse behandelt dit onderwerp in « Le Feu » en Giraudoux in « Lectures pour une Ombre ». Het Spoor, de Oorlog en de Dood... : dat is Heinrich Boll met zijn hartverscheurend « Le Train était à l'Heure », dat is Emile Verhaeren met zijn onthutsende « Ailes rouges de la Guerre ». Het zijn Henri Lavedan, Marcel Thiry, Roger Flamand, Georges Linze, Jacques Perret, Jules Sédillot, Léo Larguier...

Maar, van al de werken die min of meer over de oorlog handelen en waarin de spoorwegen een tamelijk belangrijke rol vervullen is « Trains en Détresse » van Etienne Cattin (2) ontegensprekelijk het meest hartroerende en ook het origineelste. Hiermee verwerfde de schrijver trouwens in 1953 de vermaarde « Prix Vérité ».

(1) De meeste van deze gedichten zijn gedeeltelijk opgenomen in « Calligrammes », en gedeeltelijk in « Tendre comme le Souvenir ».  
(2) « Trains en Détresse », Julliard, Parijs, 1954.

Werd er werkelijk ooit een boek geschreven dat meer aanspraak maken kon op een onderscheiding als deze? Waarheid, inderdaad, dat is wel de wekroep van de Waarheid! Het is de wekroep van mannen die in zichzelf geloven, voor wie de woorden Vaderland, Gezin, Beroep, Rechtschapenheid nog een zin hebben!

In een tijd waarin zekere jongelui zich baanbrekers wanen — een mislukte erfenis van Sartre en Gide — de zeden en de wetenschappen willen vervangen door kwalijk gevormde levensbeschouwingen, geneest zulk een boek ons van elk vals modernisme. Het is een belijdenis van geloof in de menselijke waardigheid.

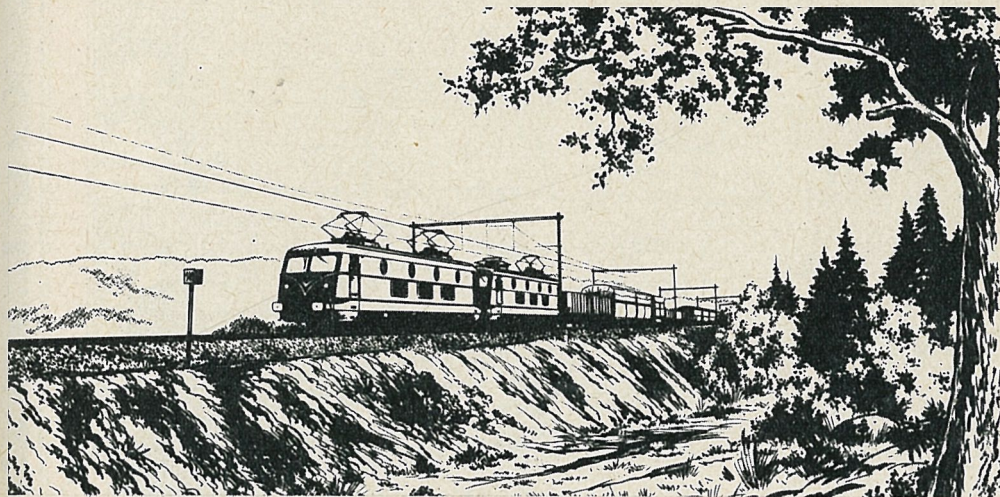
Neen, wat de «nouvelle vague» er ook moge over denken, en zij is heel wat minder nieuw dan zichzelf geloofd, de helden zijn niet vermooid.

## HOOFDSTUK XII

*En het was het Westen, en het was de  
[toekomst  
Wier grootheid zou bevestigd worden  
Die aan de horizon opdaagden.*

Emile VERHAEREN.

Na de oorlog begon het spoor moedig zijn wonden te helen, zijn puinen op te ruimen. Bruggen werden heropgebouwd, stations opnieuw opgericht, dat alles met een bezorgdheid voor een modernisering die werkelijk opzienbarend was. Bij de aanvang van de tweede helft van de XXe eeuw was de spoorweg opnieuw groter, levendiger en dynamischer dan ooit tevoren.



*Het Arduenna Sylva ging een nieuw tijdperk tegemoet...*

Er werd, trouwens, niet enkel aan wederopbouw gedacht; ook de nieuwbouw, de verfraaiings- en verbeteringswerken werden niet uit het oog verloren. In België kwamen prachtige verwezenlijkingen tot stand. De Noord- en Zuidstations te Brussel en het Guilleminsstation te Luik moesten de plaats ruimen voor prachtige nieuwe gebouwen. Het Centraalstation, de haltes Brussel-Congres en -Kapellekerk, die trotse spruiten van de Noord-Zuidverbinding, werden geboren. Bijna overal ter wereld waaide een wind van vernieuwing: Odessa, Stalingrad, Chicago, Rome, Sao Paulo, Keulen, Amsterdam, gaan prat op nieuwe stations met een gedurfde bouwstijl. Ook China volgde dit voorbeeld. Het nieuwe station van Peking, dat onlangs voltooid werd, kan per dag 200.000 reizigers en meer dan vierhonderd treinen versturen. De enorme voorhal is in marmer opgetrokken. Vier liften kunnen in een uur 24.000 reizigers vervoeren. Er zijn eenentwintig loketten voor de verkoop van reisbiljetten. De achttien wachtkamers, waarvan er drie speciaal ingericht zijn voor moeders met kinderen, kunnen veertienduizend personen bergen. In een grote restauratiezaal worden 800 klanten tegelijkertijd bediend. Er is ook een bioscoop met 300 plaatsen, een bibliotheek, een speelzaal en een televisiezaal, waar de reizigers hun wachttijd tussen twee treinen kunnen doorbrengen... Een vrolijk lentewijsje weerklinkt langs de spoorbanen. Het spoor wordt in een nieuw kleed gestoken; het toot zich met lichten, het gaat met zijn tijd mee! Wees hoffelijk!... Zo luidt voortaan zijn lijfspreuk.

Maar dat tijdperk zal ook de onvermijdelijke ondergang van de stoom inluiden. Terwijl op de secundaire lijnen meer en meer motortreinen en diesellocomotieven ingezet worden, breidt de elektrische tractie zich overal snel uit. Een tijdperk liep ten einde: een ander breekt aan. Het is het einde van het ouderwetse; nieuwe spoorwegen starten.

In 1948 stond de U. S. S. R. aan de spits van de geëlektrificeerde landen met 7.500 km. lijnen, daarop volgde Zweden met 5.500, Italië met 5.400, Zwitserland met 4.700, de U.S.A. met 4.200 en Frankrijk met 3.600 km.

Van dan af werden de werken in de vijf werelddelen krachtig doorgezet. De bovenleiding deed haar intrede in Guinea, Soedan, Cuba, in het uiterste hoekje van Argentinië, op Madagascar, in Vietnam en Thailand. In Belgisch Kongo (1), waar op dat gebied tijdens de laatste jaren een bijzondere inspanning geleverd werd, neemt de elektrische tractie bijna 40 % van de globale trafiek voor haar rekening.

Ook België bleef niet ten achteren. Reeds op het einde van 1939 had de staat een contract afgesloten met de N. M. B. S. waarbij deze laatste zich verbond «binnen een redelijke termijn» de lijnen Brussel - Charleroi, Brussel - Leuven, Brussel - Aalst, Brussel - 's Gravenbrakel en Brussel - Ottignies te elektrificeren, daar deze lijnen de zogenoemde «kleine ster» zouden vormen. Nu het weer vrede was en men de wederopbouw van het net beëindigd had, schoot men flink aan 't werk. De elektrificatie van de lijn Brussel - Charleroi werd op 19 november 1949 voltooid.

Op 12 december van datzelfde jaar werd de lijn Linkebeek - Antwerpen-Noord voor het verkeer opgesteld. De Noord-Zuidverbinding, plechtig geopend op 4 oktober 1952, bracht de rechtstreekse verbinding Charleroi - Antwerpen tot stand. Het jaar 1954 betekende een hoogtepunt op het gebied van de elektrische tractie. 7 februari: Brussel - Gent; 29 juni: Gent - Oostende; 17 juli: Brugge - Blankenberge; 17 oktober: Denderleeuw - Aalst en Brussel - Leuven.

In 1955 werd de lijn Brugge - Knokke geopend en voltooid men de werken van de lijn naar Luik.

De lijn naar Luxemburg zou eveneens geëlektrificeerd worden, zo werd er in 1953 besloten. De plechtige opening van het eerste baanvak Brussel - Ottignies geschiedde op 15 januari 1956. Brussel - Luxemburg werd op 29 september van

hetzelfde jaar geopend... Het Arduenna Sylva ging een nieuw tijdperk tegemoet.

In 1959 kwam de elektrificatie van de lijn Charleroi - Namen aan de beurt en in 1960 die van de lijn Landen - Hasselt. Eveneens in 1960 werden de werken van de lijn Brussel - Tervuren - Aalst - Melle voltooid.

De elektrificatie van de twee verbindingen Erquennes - Charleroi en Namen - Luik - Herbesthal, een baanvak van de grote internationale verkeersader die Frankrijk langs België met Duitsland verbindt, zal eerstdaags worden aangevat. Ten slotte zal ook de elektrificatie doorgevoerd worden van de lijn Brussel - Bergen - Quévy, de enige nog ontbrekende schakel in het internationaal geëlektrificeerd stelsel, die Amsterdam met Parijs en de Azuren Kust zal verbinden.

Op die wijze zal België eens te meer zijn spoorwegfaam gestand doen. Beter nog, het geeft de toon aan, en hoe! In tien jaar werden bijna alle hoofdlijnen met een web van bovenleidingen overspannen. Dank zij de verwezenlijking van die ongevoelbare krachttoer is ons land thans een van de dichtst geëlektrificeerde spoorwegnetten ter wereld.

*(Wordt voortgezet.)*

(1) Deze tekst werd opgesteld vóór de onafhankelijkheidsverklaring van Kongo (N. V. D. R.)