



Ode aan de

SPOORWEG

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

Betovering van het spoor die immer weerkeert en daarom juist de wereld vernieuwt! Eens te meer werd de aardrijkskunde door-eengegoid, omgekeerd tot in haar diepste en meest geheime hoeken. Andermaal werden bomen geveld, werd de aarde omgewoeld. Want mensenheden hebben zonderlinge dingen gemaakt die zich over de hele wereld verspreid hebben. Dat was de doorbraak van de bovenleidingen. Reeds hebben zij de grote grasvlaktes, de groene weiden ingepalmd. Nu eens trekken zij door diepe valleien, dan weer over de kruinen der bergen. Morgen zullen zij doordringen tot het zand der woestijnen en tot de ijsvelden. Morgen... Morgen zullen zij het land van de blauwe mannen bereiken; zij zullen in de uitgestrekte eenzame vlakten aankomen waar Gengis Khan droomde. Steeds talrijker en talrijker zullen zij de wereld omgeven met een reusachtig spinneweb, met duizelingwekkende draaimolens.

De bovenleidingen hebben voor het spoor een nieuw hoofdstuk ingeluid: een ontzaglijk hoofdstuk. Thans ligt de weg breed open, een weg gemaakt van het hemelse vuur!

En steeds maar verdubbelde het spoor zijn prestaties. Op 21 februari 1954 bereikte de locomotief CC 7121 op de lijn Dijon-Beaune een snelheid van 243 kilometer per uur. Doch, dit was slechts een begin. Eigenlijk was dit slechts de eerste bladzijde van het ontzaglijke hoofdstuk, de eerste lijn van de bladzijde, het eerste woord van de regel. Want het zou nog sneller gaan, steeds maar sneller en sneller! Maar het spoor stond niet alleen in deze snelheidskoers. Al de reuzen, al de titanen, al wat de mens, met zijn bruisend vernuft, geschapen heeft, alles wat beweegt op de aarde, alles wat beweegt in de lucht, alles wat beweegt in het water, en de ijzeren machines, en de donders en de bliksems, en de woorden en de cijfers, de mannen en de goden, alles wordt meegesleurd in de strijd. En deze strijd wil het spoor niet verliezen. Waarom zou het alleen maar de wedloop van de snelheid willen betwisten? Het spoor wil overal zijn, het wil een vlam zijn, een wervelwind, een orkaan. En zijn dromen vinden huns gelijken slechts in zijn prestaties! Het overschrijdt, het overtreft, het overklast. In maart 1955 ontronen twee elektrische locomotieven van de S.N.C.F., de CC. 7107 en de B.B. 9004 het wereldrecord van het spoor: 331 kilometer per uur... 91,444 meter per seconde.

Triomf van de spoorwegtechniek, triomf van de Franse techniek, triomf van de Europese techniek. «Ik breng hulde aan uw verzevenlijkingen», zegde president Kroejsjtjev op 28 maart 1960 tot de Franse minister van Spoorwegen, tijdens een bezoek aan het trierstation te Gevrey-Chambertin. «Verpak mij een van uw B.B.'s en zend ze zo gauw mogelijk naar Moskou!» Bij gebrek aan B.B.'s werd de baas van alle Russische staten die dag met twee elektrische miniaturtreinen bedacht. Maar uitstel was geen afstel... Thans hebben de B.B.'s en de C.C.'s de U.S.S.R. veroverd.

Maar die vuurkogels, die bliksems, die wonderlijke locomotieven, wie bestuurt ze, waar komen zij vandaan? vraagt de met verstomming geslagen boer zich af... «Zij reden, schrijft Charles Antoine, zij reden over berg en dal, zij hijgden niet en waren nooit vermoeid. Men vertelde dat zij geen brandstof meer meevoeren, geen water meer nodig hebben... en dat één man, met zijn vinger-toppen hun helse kracht bedwingt...»

Indien het waar is dat de dichters voortaan in de elektrische tractie belangstellen, dan zijn zij evenwel niet allen geneigd om onvoorwaardelijk haar lof te bezingen. Jean Villette, nog een spoorman, vertelt ons zijn heimwee naar de oude stoom:

O! herinnering aan het ritmische gezang van mijn taaië
[inspanning...]

O! herinnering aan het levendige gefluit van de vrienden
[die ik zag...]

En die som van al de vluchtige ogenblikken waar ik van hield
Gaan nu met mij verdwijnen...

Paul Bay denkt met vertedering terug aan dat heerlijke verleden toen de Noordexpres nog gesleept werd door de bruine locomotief met de rookpluim:

*Wanneer zie ik u weer, o bruine locomotief,
Al breiend met uw drijfstanden de bochten nemen,
Steeds maar dristig verder ijlend,
In een vluchtige, snelle ren?
Hoe graag keek ik,
In de dromende valleien, na middernacht,
Naar die purperen gloed, vol schitterende vurigheid,
Wijl de stoker voor de vlammeende vuurhaard,
Gezwind de kolenschap hanteert!
Al over de bruggen, langs kerkhoven heen,
Groet zij de seingever die, in zijn groene seinhuis,
Het ochtendkrieken verbeidt,
Met uw gegil en uw snijdende draad
Die de nachten van Frankrijk en België aaneen rijgt...*

Ook Etienne Cattin spreekt ons over het verdwijnen van de rook, over het «Einde van de Spoorvreters». Voor Valleraud, de zwartmuil, de triestige held uit zijn prachtige roman, «betekende de dood van de machine ook een beetje zijn eigen dood». Valleraud is de man van de stoom. En de stoom beheerste zijn ganse leven: zijn jeugd, zijn eerste dromen en zijn eerste geestdrift, zijn strijd, zijn overwinningen. Kan hij dat wonderbare gebouw zo maar laten ineenstorten? Kan hij die vernedering van zijn diepste wezen aanvaarden? Die wereld van het nieuwe, welke onafwendbaar nadert, weigert hij te erkennen. De dood, een harde, onzinnige dood zal hem in volle baan verrassen, tussen al die dingen waarvan hij zozeer heeft gehouden, terwijl vele kilometers vandaan, in de motorwagen die de vlakten van het noorden doorklieft, zijn zoon Gustaaf glimlachend denkt dat hij zijn rit stipt zal volbrengen.

In «Die van het Spoor», vinden wij op meer dan een plaats, gelijkaardige drama's terug. Nochtans... «wat geeft het indien de zwartmuilen geen zwartmuilen meer zijn, schrijft Cattin; wat geeft het indien de locomotieven van uiterlijk, van vorm en van drijfkracht veranderen? Zij zullen evenzeer de ruimte blijven verslinden! Zullen zij niet, beter nog dan hun oude zusters, de drang naar verre oorden bevredigen van de mannen die ze naar het eindpunt van hun reizen zullen voeren?...»

Er is een feit dat men moet aanvaarden als een noodzakelijkheid, als de logische, onafwendbare ontwikkeling van een opeenvolging van gebeurtenissen: de elektrificatie kwam op haar tijd. Zij vangt de stoom, net zoals de stoom het paard verving, net zoals zij later door een nog krachtigere aandrijving zal verdrongen worden. Het is de wet van de eeuwige evolutie. In deze eeuw van voortdurende omschakeling, van onophoudelijke verbeteringen, moeten wij meer dan ooit met onze tijd mee. Comfort, welvaart en idealen liggen aan de basis van de vooruitgang. Wie stilboudt is reeds voorbijgestreefd. Het leven ligt in de toekomst en niet in een verwelkt verleden. De bijbelse tijden zijn dood, het tijdperk van de aartsvaders is voor altijd voorbij. Maar indien de



Indien de locomotieven van uiterlijk veranderen... zij zullen evenzeer de ruimte blijven verslinden!

mens zich niet als een indringer in die nieuwe wereld wil voelen, moét hij zich ten volle bewust zijn van zijn zware verplichtingen. De wereld gaat snel vooruit. De mens moet weten dat hij niet meer alleen staat. Wij moeten ons ervan overtuigen dat wij allen, wie of wat wij ook zijn, deel uitmaken van een gemeenschap, en dat wij, door ons werk voor die gemeenschap, door haar het beste van ons zelve te schenken, aan onze eigen opgang bouwen.

HOOFDSTUK XIII

En van toen af lag de ganse wereld in zijn bereik.

Emile Verhaeren.

De spoorweg wil, in de kortst mogelijke tijd, het vervoer van personen en van goederen met de grootste regelmatigheid, een ideale veiligheid en op de meest comfortabele wijze verzekeren. « Snelheid, regelmatigheid, veiligheid, comfort » : vier woorden, vier voorwaarden : een slogan. Voor het spoor is deze slogan een doel geworden, waarop de ondervinding van zijn mechanisme, het vernuft van zijn wetten, de bundeling van al zijn krachten bestendig gericht zijn.

Nu dat de vliegsnelheid in « mach » (1) uitgedrukt wordt, de weg uit zijn duizendjarige lusteloosheid gewekt wordt, valt het niet

(1) Verhouding tussen de stromingssnelheid (bij het vliegen) en de snelheid van het geluid.

te loochenen dat het spoor zijn vervoermonopolium verloren heeft en voortaan met twee concurrenten moet afrekenen : het vliegtuig en de auto.

Wij vragen ons dan ook af wie de wedloop winnen zal. Een verbazende en hoogst belangrijke wedloop : want het gaat niet op de tegenstander te onderschatten, het zou zelfs gevaarlijk zijn hem achteloos voorbij te gaan.

Inzake snelheid is het duidelijk dat de spoorwegen, evenals de auto, nooit de strijd zullen kunnen aanbinden met het vliegtuig : de auto is de gevangene van de weg, de trein ligt gekluisterd aan het spoor. Maar laten wij de vogel geven wat aan de vogel toekomt ; laten wij aan Icarus de heerschappij over het luchtruim. In dit reuzengevecht is de snelheid trouwens de minst belangrijke inzet ; wij stipten reeds aan dat zij niet het grote waagstuk van het spoor is. Is snel reizen soms het toppunt van geluk ? Bestaat dit genoeg vooral niet in de som van al de minuten, van al de seconden welke een reis duurt ? Wij verliezen zoveel van ons leven door te allen prijze de tijd te willen nahollen !

« Welke dwaas zegde me ook weer : Waarom neemt gij het vliegtuig niet ? roept Emile Henriot, die trouwe vriend van de spoorwegen, uit. Het gaat heel wat sneller ; slechts vier of vijf uren reizen in plaats van vierentwintig... De onnozelaar ! Nog voor geen koninkrijk zou ik die vierentwintig uren willen ruilen, die heerlijke uren, de eerste gelukkige stonden van een lange reis, een voorsmaakje van de vrijheid ! » (1).

De triomf van het vliegtuig werd ontegensprekelijk gevestigd door het uitschakelen van de afstanden tussen streken en landen die door zeeën gescheiden zijn. Op dit gebied is het geen concurrent voor het spoor dat binnen de continenten blijft. Het vliegtuig, net als de raket van morgen, zal steeds het ideale transportmiddel blijven van zakenlui en politici die, ter wille van hun bedrijvigheid, verplicht zijn een uiterst koortsachtig bestaan te lijden ; het is en blijft het vervoermiddel van gehaaste mensen. In eenzelfde gedachtegang kan er op het gebied van het goederenvervoer, evenmin sprake zijn van een wedloop tussen spoor en luchtvaart daar de « vliegende steden » nog steeds tot het rijk van de utopie behoren. Het vliegtuig zal dus nooit een grote tegenstander worden voor de spoorwegen.

Trouwens, op het gebied van de veiligheid, de regelmatigheid, ja zelfs op dit van het comfort, kunnen de brommende dochters van Ader nog heel wat van het spoor leren.

Heel anders is het evenwel gesteld met de auto die, de laatste jaren, een merkwaardig succes kent. Laten wij echter, vooraleer beide kampers met elkaar te vergelijken, die sportieve krachttoeren ter zijde laten, ofschoon deze exploten, waarvan de dagbladen en de radio ons dagelijks de indrukwekkende echo's brengen, zeker onze bewondering verdienen. Laten wij liever spreken over de zogenoemde commerciële snelheid, de enige die bij machte is het vervoer van personen en goederen in veilige voorwaarden te verzekeren.

Ook hier staat het spoor aan de spits. De auto rijdt tegen een gemiddelde snelheid van vijftientig kilometer ; de trein tegen honderd en op sommige plaatsen tegen honderdertwintig. Geen enkele automobilist is in staat, tussen twee tamelijk ver van elkaar gelegen steden, de snelheid van welke « rechtstreekse trein » ook te overtreffen, tenzij hij zich vrijwillig aan de grootste gevaren blootstelt. Men zal aanvoeren dat men thans een nieuwe wegenpolitiek voorbereidt, dat men het aantal autosnelwegen wil vermeerderen, de bestaande wegen wil verbreden ; dat de auto nog zal geperfectioneerd worden. Deze overwegingen gelden zowel voor de trein als voor de auto. Ook het spoor werkt aan zijn verbetering ; ook de locomotief kan nog tot betere prestaties opgevoerd worden. Anderzijds, staat een verhoging van de snelheid op de weg gelijk met een groter risico voor ongevallen, slippen, botsingen, aanrijdingen, terwijl deze gevaren voor de trein praktisch niet bestaan. Het is daarenboven onbetwistbaar dat de stijging van het aantal voertuigen onvermijdelijk tot een beperking van de snelheid op de weg zal leiden.

**

Zo komen wij dan aan het moeilijke probleem van de veiligheid. De weggebruiker of de treinreiziger rekent erop heelhuids ter bestemming te komen ; de industrieel, de handelaar, al wie aan de vervoerder een collo, een lading toevertrouwt, verlangt dat zijn

waar onbeschadigd aankomt. Snelheid, ongetwijfeld, regelmatigheid en comfort, maar vóór alles veiligheid : eerbied voor andermans persoon, eerbied voor wat aan een ander toebehoort.

Het probleem van de veiligheid is stellig een struikelblok voor de vervoerder. Het is een eenzaak dit te kunnen oplossen. Hieraan zullen de spoorwegen hun beste krachten wijden, iets wat zij, sedert enkele tijd, met een steeds groeiende waakzaamheid doen.

Elke vervoeronderneming omvat twee wel onderscheiden elementen : personen en voorwerpen. Beide dragen bij tot de goede werking van de maatschappij. De veiligheid zal dus een moreel en een materieel doel nastreven. Wat de spoorweg betreft, zal zij, enerzijds, waken over de onberispelijke beroepsopleiding van de bedienden en over de stipte toepassing der voorschriften en, anderzijds, over het bestendig onderhoud van het spoor, de uitstekende toestand van het materieel en de instellingen alsmede over de verbetering ervan. Zij beoogt verder de vervanging van houten rijtuigen door metalen, een nog veiligere remming en seininrichting, de uitrusting van alle elektrische locomotieven met de « dodemans »-inrichting (1), de invoering van het « blokstelsel » dat het spoor in baanvakken verdeelt en in een baanvak alleen een trein toelaat nadat de voorgaande trein het verlaten heeft ; dit stelsel voorkomt dus praktisch elke botsing en aanrijding. Na tal van andere, is deze maatregel een bewijs dat de spoorweg een onderneming wil zijn die een gerechtvaardigd vertrouwen waardig is.

In België neemt het probleem van de veiligheid een heel belangrijke plaats in. Talrijke aanplakbiljetten en borden, die tot veiligheid aansporen, worden in alle werkplaatsen opgehangen. De onderrichtingen worden regelmatig onder vorm van berichten ter kennis van het personeel gebracht. Maar is de edele wedijver soms geen deugdame prikkel ? Sedert 1954 werd een uitgebreide campagne gevoerd met het oog op de voorkoming van alle ongevallen. Elk jaar worden aan de werkplaatsen, de stelplaatsen en de stations waar het aantal ongevallen kleiner was dan het gemiddelde aantal ongevallen die voorkwamen in al de werkzetsels van hun onderscheiden categorieën, erediploma's en merkwaardige beloningen uitgereikt.

In deze strijd voor de veiligheid hechten de Belgische Spoorwegen veel belang aan de menselijke factor. Deze handelwijze moet onbetwistbaar vruchten afwerpen. Inderdaad, sedert 1954 is het aantal werkongevallen bij de Maatschappij onophoudelijk gedaald (2).

Maar dit geldt eveneens voor de grote spoorwegfamilie over de ganse wereld. In Frankrijk, Argentinië, de U.S.A. en de U.S.S.R. is de campagne volop aan de gang. Met het oog op het verbeteren van hun eigen werkwijzen houden de leiders van de spoorwegen internationale vergaderingen waar de wederzijdse standpunten aan elkaar getoetst worden. Welk een prachtige les in wijsheid voor al de politici ! En welk voordeel kan uit die les getrokken worden ! Het spoor heeft dit voordeel nuttig aangewend. Het heeft, inderdaad, de krachttoer verwezenlijkt steeds sneller en sneller te rijden, steeds zwaardere lasten te slepen en dit met een steeds grotere veiligheid. Een voordeel, maar ook een beloning...

Veiligheid, heeft men beweerd, is gelijk aan nul. Kan dat cijfer werkelijk bereikt worden ? Kan men het absolute ooit bereiken ? Is het mogelijk dat die duizenden treinen, die miljoenen wielen welke dagelijks over het spoor denderen, zonder een enkele tegenslag, zonder een enkele schram zouden rijden ? Het zou een gewaagde weddenschap zijn... Maar is men er, in feite, wel zo ver van af ?

Men heeft gesproken over de grote rampen uit het begintijdperk van het spoor, over dat ongeval te Meudon dat op 8 mei 1842 gebeurde en zoveel beroering onder het volk teweegbracht dat men er in Frankrijk ernstig aan dacht de spoorweg vogelvrij te verklaren (3). In dat land telde men nochtans slechts 1 dode

(1) Dit toestel wil redding brengen ingeval de elektrische treinbestuurder een flauwte krijgt of plotseling sterft. De treinbestuurder is verplicht immer met de voet op een pedaal te drukken. Zodra hij met de drukken ophoudt, wordt de tractie automatisch uitgeschakeld en wordt de trein door een snelle remming tot stilstand gebracht.

(2) Enkele cijfers ter bevestiging : het aantal ongevallen per 100 werkdagen, dat in 1953 16,6 bedroeg, daalde tot 4,37 in 1958, tot 3,47 in 1959 en tot 3 % in 1960.

(3) Dit ongeval, dat 45 doden eiste, heeft Amédée Pomrier een gedicht geïnspireerd dat men een tragi-comisch gedicht zou kunnen noemen indien er niet die droevige omstandigheden geweest waren : « Reusachtige brandstapel, ontzaglijk zoenoffer... » schreef hij in zijn gebruikelijke kleurrijke taal. Ook de langdradige tekst uit « La Maison du Berger », waarin Vigny tegen de spoorwegen van leer trekt, schijnt door dat ongeval te zijn geïnspireerd. Vigny, die zich op de plaats van het ongeval had begeven, zag in de « menselijke resten » een « afschuwelijke tol aan de industrie ».

(1) « La Rose de Bratislava ».

op 2.021.133 reizigers voor de periode van 1835 tot 1856. Tijdens diezelfde periode werd in Groot-Brittannië 1 reiziger op 5.256.240 dodelijk gewond en viel er in België slechts 1 dode op 8.861.804 reizigers te betreuren.

Laten wij nu een blik werpen op het koortsige leven van vandaag. In België gebeuren er op de weg elke week 20 ongevallen, in Groot-Brittannië 50, in Duitsland 66 en meer dan 400 in de U.S.A. In dit verband spreken de statistieken boekdelen. Op 250 miljoen reizigers-kilometer telt men over de ganse wereld : 3 doden voor het luchtverkeer en voor de particuliere rijtuigen, 0,22 voor de autocars en autobussen, 0,18 voor de spoorwegen (1).

Anderzijds heeft men uitgerekend dat een persoon die in een zelfde trein reist en elke dag duizend tweehonderd kilometer aflegt, 218 jaar zou moeten leven alvorens door een spoorwegongeval gekwetst te worden. Op grond van een gemiddelde duur van tien jaar zou, volgens berekeningen, een kandidaat-zelfmoordenaar — wij spreken hier natuurlijk niet over de dwaas die zijn hoofd op de sporen legt — dagelijks de trein Parijs-Marseille, heen en terug moeten gebruiken gedurende 1900 jaar om zijn moordlust te koelen. Een onlangs in Frankrijk gepubliceerde statistiek leert ons verder nog dat, op tien dodelijke spoorwegongevallen, er 9,84 toegeschreven worden aan onoplettendheid of onvoorzichtigheid, m.a.w., aan het niet naleven van de aanplakbiljetten en de borden van de veiligheid (2).

Op het stuk van de veiligheid blijkt het dus duidelijk dat het spoor de eerste plaats inneemt. Het is, bovendien, zonneklaar dat de spoorweg het regelmatigste vervoermiddel is. Samen met Pierre Tissier mogen wij dan ook schrijven : « In een wereld waarin men steeds sneller wij zonder natuurlijk de veiligheid te verwaarlozen, behoort de toekomst van het vervoer te land aan de spoorweg en niet aan de auto ».

*
**

Maar, zullen sommigen opmerken, de auto biedt een grotere vrijheid, met de auto is men aan geen uurrooster gebonden, met de auto gaat men waar men wil, men stopt en vertrekt waar en wanneer men het wenst. En met klem voegen die betweters eraan toe dat hij het ideale vervoermiddel voor de vakanties is.

Vakanties, reizen, rust, weekends... In een tijd van overspanning hebben deze woorden een onschatbaar belang. En als vanzelfsprekend denken wij dan aan het toerisme, die onbetwistbare factor in de economie van een land, die maatstaf van comfort, zowel op intellectueel als op materieel gebied.

Het toerisme bevrijdt de mens van zijn vooroordelen en zijn nationale ijdelheid ; het leert hem de eigenschappen van anderen te ontdekken, te begrijpen, naar waarde te schatten en ervan te houden. Het is een vorm van cultuur geworden, een der voorwaarden van de hedendaagse beschaving.

Wij zegden reeds vroeger dat dank zij de spoorwegen reizen geen utopie meer is. Zij waren de eersten om voor de mens de heerlijke weg naar nieuwe oorden te openen. Laten wij dus de verdienste erkennen van de spoorwegen die de ware promotors van het toerisme geweest zijn. Tussen 1830 en 1930, dus tot op het ogenblik dat men aan de concurrentie van de weg begon te denken, zou, het toerisme, in feite, alleen op het spoor aangewezen zijn.

Het spoor had de plezierreizen in het leven geroepen en kon het natuurlijk daarbij niet laten. Reeds geruime tijd voor de eerste wereldoorlog werden meerdere initiatieven inzake toeristische treinen genomen ; sommige particuliere firma's hadden zelfs merkwaardige verwezenlijkingen op hun actief. Maar, zoals alle moderne problemen, kon het toerisme niet alleen in nationaal verband geregeld worden. Reeds in zijn tijd had Cook dit begrepen — en het past dat wij hier hulde brengen aan de man die, ongetwijfeld,

de eerste was om de mogelijkheden van de excursietrein in te zien — toen hij, omstreeks de helft van de XIX^e eeuw de organisatie van reizen op touw zette, een organisatie die enkele jaren later het vermaarde internationale reisagentschap « Thomas Cook and Son » zou worden (1). De Europese spoorwegen begrepen dus vrij vlug dat zij zich moesten verenigen, hun middelen, hun krachten en hun vernuft bundelen. Zo werd in 1922 te Parijs de Internationale Spoorwegunie (U.I.C.) gesticht die tot doel heeft alle kwesties in verband met het spoor van de hele wereld te bestuderen. Dat organisme groepeerde thans achtenveertig landen, hetzij meer dan vijf miljoen spoormannen. In haar schoot ontstond in 1950 het Voorlichtingscentrum van de Spoorwegen (C.I.C.E.), dat een bijzondere inspanning doet voor toeristische propaganda. Spoorwegreisagentschappen ontstaan ; « Public-relations » treden op het voorplan.

De excursietreinen worden talrijker ; het zijn echte reizende hotels met gids, radio en restaurant. De spoorwegen schenken hun reizigers steeds uitgebreider reismogelijkheden. Het « netabonnement », dat de vakantieganger, de dromer of de zakenman naar hartelust reizen laat, komt in zwang : de « treinstop » is een werkelijkheid geworden. De reisverenigingen genieten een ruimer en voordeliger keuze van speciale tarieven.

En het C.I.C.E. zet zijn inspanningen voort. Het houdt conferenties, treedt in contact met verschillende reisagentschappen en met andere toeristische verenigingen. Niets van wat er in de wereld omgaat, ontsnapt aan zijn speurdersblik terwijl de wereld eveneens nauwgezet zijn activiteiten volgt. Meer dan vijftienhonderd dagbladen en tijdschriften nemen thans de nieuwtjes uit zijn « Inlichtingsbulletin » over.

Nieuwe verwezenlijkingen komen tot stand. Vooreerst de Trans-Europ-Expresstreinen, uiterst luxeuze motortreinen die tachtig Europese steden verbinden. België lanceert zijn « Pullmans », Europa zijn excursietreinen (2).

Dit is een verbazende nieuwigheid welke, eens te meer, de prachtige gemeenschapsgeest van de spoorwegen illustreert. De eerste van deze treinen, de « Middernachtzonexpres », voert de reizigers, al over de Baltische Zee, naar de blanke grenzen van Zweden en Noorwegen. In 1954 teld men in Europa 36 internationale excursietreinen waarvan er vier uit Frankrijk en een uit België vertrekken.

Snel, regelmatig en veilig, is de trein nog steeds het gemakkelijkste, het meest comfortabele, het meest ontspannende vervoermiddel. In de trein kan de reiziger zich ontspannen terwijl hij reist. Bij een autotocht verwekt de voortdurende opeenstapeling van landschappen bij alle inzittenden een indruk van visuele vermoeidheid die zich aan het einde van de reis, en zelfs achteraf, nog, laat gevoelen. In de trein, daarentegen, wordt het landschap niet opgedrongen ; men kan er naar kijken, het negeren of bewonderen naargelang het al dan niet bekoort. Af en toe kan men zelfs een dutje doen, zijn dagblad inkijken of een praatje met een medereiziger slaan. In de trein is dat alles toegestaan terwijl op heel wat andere plaatsen de regels van de welvoegelijkheid dit niet zouden dulden.

Op toeristisch gebied is het spoor dus niet zinnens zich in de schaduw te laten stellen. Zal dat wel ooit gebeuren ? Is het wel ooit gebeurd ? Die betoverende zoelheid van het rijtuig, die bekoorlijke muziek van de wielen, die overgave van het wezen aan het splijtende ritme van het spoor, dit gevoel van gezelligheid... is dat alles niet aangenaam, sympathiek, wonderbaar ? Gij zit knusjes in uw hoekje en door het venster vlieden uw blikken heen. Kijk, vóór u glijden de bomen voorbij, en ook de steden, ook de mensen, de stromen en de bergen... de hele wereld schuift voorbij. Dit is het grootste schouwspel ter wereld !

De trein glijdt zonder morren.

Elk rijtuig is een salon

Waar men zachtjes keuvelt en van waaruit

Men die natuur, geschapen naar Fénelon's wens,

In een serene kalme bewondert.

Zo sprak Paul Verlaine, op een dag toen hij van Brussel naar Mechelen reisde. Indien de arme Lélian thans nog zou geleefd hebben, zou zijn gezang wellicht het mooiste antwoord gegeven hebben op onze vraag.

(Wordt voortgezet.)

(1) De zaak bleef in handen van de familie Cook tot omstreeks 1920, toen zij verenigd werd met de Europese vervoeronderneming « Agence internationale des Wagons-Lits ».

(2) De laatste verwezenlijking van het spoor is de invoering van de T.E.E.M., de Trans-Europ-Expres-Goederentreinen.