



Ode aan de

SPOORWEG

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

In deze ontleding van de wedloop spoor-weg, werd de kwestie van het goederenvervoer nog niet aangeraakt. Dit probleem is nochtans van het hoogste belang daar dat vervoer het leeuwedeel van de ontvangsten uitmaakt. Gezien het technisch overwicht van het spoor werd aangetoond, moeten wij nog de kwestie der vervoerprijzen oplossen. Het is dus hier dat de strijd voortduurt, dat hij aanvangt.

Deze strijd is, inderdaad, hard. Van 1939 af werd de concurrentie van de weg, op dit gebied, zo gevaarlijk dat de spoorweg verplicht was zijn prijzenpolitiek te herzien. In juli van datzelfde jaar bracht België de « getrouwheidstarieven » in zwang, ten voordele van de klanten welke hun volledig vervoer of het grootste deel ervan aan het spoor toevertrouwen. Er werden speciale tarieven voor bepaalde categorieën van goederen gepubliceerd : fruit en groenten, vis, boter, melk, aardappelen, enz... De spoorweg bracht speciale wagens in omloop, o.a. de machinekoelwagens van de « Compagnie Interfrigo » (1). Daar hij de industrieel en de handelaar met alle beschikbare middelen wilde helpen, aanvaardde hij het principe van de « particuliere wagen », verdubbelde de particuliere verbindingssporen en opende handelsagentschappen. Onder de benaming « Europo » werd een internationaal wagenpark gevormd dat 180.000 eenheden telt en waardoor een doelmatiger gebruik der voertuigen verzekerd wordt. In een volgende hoofdstuk zullen wij trouwens deze prachtige regeling uitvoeriger beschrijven.

De spoorweg nam evenwel nog tal van andere initiatieven. De weg drong zich immers meer en meer op. Hij moest op alle gebieden zonder verpozen en desnoods op zijn eigen terrein bestreden worden. De spoorwegen losten het probleem op van het goederenvervoer van station tot station ; dit betekende reeds heel wat, maar het was niet genoeg. Immers de verzending van colli of wagens veronderstelt een afzender en een bestemming. De ideale vervoerder zal dus hij zijn die tussen beiden optimale transportvoorwaarden schept. Sedert het einde van de laatste oorlog heeft de spoorweg zich met deze stekelige kwestie beziggehouden. Hij heeft er een oplossing voor gevonden. Zo ontstonden bij de meeste spoorwegnetten de befaamde baancentra, belast met de afhaling en de bestelling van colli en reisgoed. Onlangs werden deze methode in de U. I. C. - landen tot het vervoer van sommige « wagenladingen » uitgebreid (2). Het spoor verwezenlijkte het vervoer van huis tot huis.

Het is trouwens niet enkel op het gebied van het goederenvervoer dat het spoor binnendrong in het jachtterrein van de weg, ook op dit van het reizigersvervoer rukte het op. Van 1926 af had de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, om bezuinigingsredenen, op de niet renderende lijnen, haar voertuigen door autobussen vervangen. Een gelijkaardig programma wordt thans bij de N.M.B.S. verwezenlijkt. Deze maatregelen hebben heel wat kritiek uitgelokt, kritiek die trouwens geen steek hield. Voor sommige paniekaaiers betekende deze wijziging enkel het wegvallen van een paar stopplaatsen of de afschaffing van enkele bedienden. Ongetwijfeld denken zij niet aan het grote voordeel dat de autobus aan de plattelandsbevolking verschaft. Toen de spoorwegen aangelegd werden moest men meer dan eens heel wat bewoonde plaatsen links laten liggen, hetzij omdat mijnheer de baron niet duldde dat zijn gronden verbrokkeld werden, hetzij omdat de burgemeester vreesde dat de rook zijn groenten zou beschadigen. Zo zien wij thans nog — en sommige mensen vinden dit terecht

zonderling — dat de spoorbaan twee, drie tot vier kilometer verwijderd ligt van de dorpen die zij, zagezegt, bedient. De autobus zal deze toestand verhelpen. Hij zal zelfs nog beter doen want hij zal de verloren gehuchten en de afgezonderde hoeven aandoen die in de valleien, op de heuvelflanken of waar ook op het platteland gelegen zijn. De autobus is een nieuwigheid maar ook, in heel wat gevallen, een vooruitgang.

Na de combinatie van het spoor- en wegverkeer voor het goederenvervoer en voor de reiziger van het platteland, volgde het toeristische spoor- en wegverkeer, beter bekend onder de benaming « dienst trein + auto ». Deze methode wordt reeds door meerdere Europese netten toegepast waaronder België, Frankrijk en Duitsland. Voortaan kan elke reiziger bij het verlaten van de trein, in sommige belangrijke stations, een auto zonder chauffeur huren.

Maar zelfs in internationaal verband zou de combinatie spoor- en wegverkeer nieuwe wegen opgaan. Inderdaad, niet zolang geleden werd Europabus in het leven geroepen, een wegennet van ruim dertig duizend kilometer bediend door grote luxe-autocars. De spoorwegen zijn dus goed op weg om de toeristische wedloop te winnen.

Waarom nog twijfelen aan de overmacht van deze wereldreus ! Onlangs nog schreef het dagblad « Le Monde » : « De vooruitgang, verre van zijn verval in de hand te werken, betekent de verheffing van het spoor door steeds nieuwere en doeltreffender moderniseringen ».

Laten wij echter eervolle overwinnaars blijven. Het vliegtuig en de auto dwingen immers onze eerbied en onze bewondering af. Ook zij bouwen mee aan het welzijn van de mensheid, aan een vorm van beschaving. Ook zij hebben recht op leven. Het is trouwens meer dan waarschijnlijk dat wij naar een steeds nauwere samenwerking gaan onder de verschillende vervoerders. Op dat gebied hebben de ferryboten het voorbeeld gegeven. Wij zijn reeds vertrouwd geraakt met de vervoerwijzen : « spoor-boot », « spoor-vliegtuig » en « spoor-boot-vliegtuig ». Het is zonneklaar dat die onderscheidene combinaties een steeds ruimer onthaal zullen genieten. En daar, binnen een min of meer afzienbare tijd, het vliegtuig waarschijnlijk de plaats zal moeten ruimen voor de raket, zullen wij wellicht nog eens de verbinding « spoor-raket » beleven.

« Voor de toekomst, zullen wij met Michel Ray besluiten, is het niet ondenkbaar dat elk van deze moderne middelen zijn taak naar best vermogen tot welzijn van de gemeenschap zal vervullen » (1).

HOOFDSTUK XIV

*Thans staat hij aan het kruispunt van de wereld,
Waar d'oude wegen van weleer, de nieuwe wegen*

Langs waar de komende geslachten zullen

Wie weet, welke schitterende dageraad tegemoet.

Emile VERHAEREN.

De spoorwegen zijn niet alleen een reusachtige industriële onderneming, zij zijn ook een van de grootste maatschappijen ter wereld.

Er is echter een aspect dat al te vaak uit het oog verloren wordt ; men beschouwt de spoorweg als een door de Staat gesubsidieerde administratie die, net als een private instelling, ernaar streeft de hoogst mogelijke winst te verwezenlijken : hij is een vervoerder, een verkoper. Maar vermoedt men wel welke buitengewone zorgen deze reus onophoudelijk vergt. Is men zich wel genoegzaam ervan

(1) Deze maatschappij werd in 1949 opgericht.

(2) In de spoorwegtaal betekent « wagenlading » de volledige benutting van een wagen door een en dezelfde lading. Een collo is een « stuk-goedzending ».

(1) « Nos Chemins de fer au service du pays ».

bewust dat dit reusachtige mechanisme slechts in stand gehouden wordt ten koste van ontelbare herstellingen en verbeteringen ; dat het spoor een afnemer en ook een klant is ? En wat voor een klant ! Een der belangrijkste van de private industrie, een der regelmatigste, een der meest renderende, een der meest gezochte...

Laten wij België als voorbeeld nemen. In 1959 kocht de N.M.B.S. voor 376.008.173 F spoorstaven, 158.416.036 F dwarsliggers, 222.452.703 F produkten van de metaalindustrie, 26.663.981 F diverse houtsoorten, 21.520.825 F ballast, 16.323.861 F verf, 15.643.483 F papier en karton, 13.767.121 F textielwaren. Voor datzelfde jaar beliep haar verbruik aan kolen, stookolie en elektriciteit 3,1 % van het Belgische verbruik. Elk jaar bestelt zij, bovendien, bij de private ondernemingen, rijtuigen en locomotieven waarvan de kostprijs honderden miljoenen frank bedraagt.

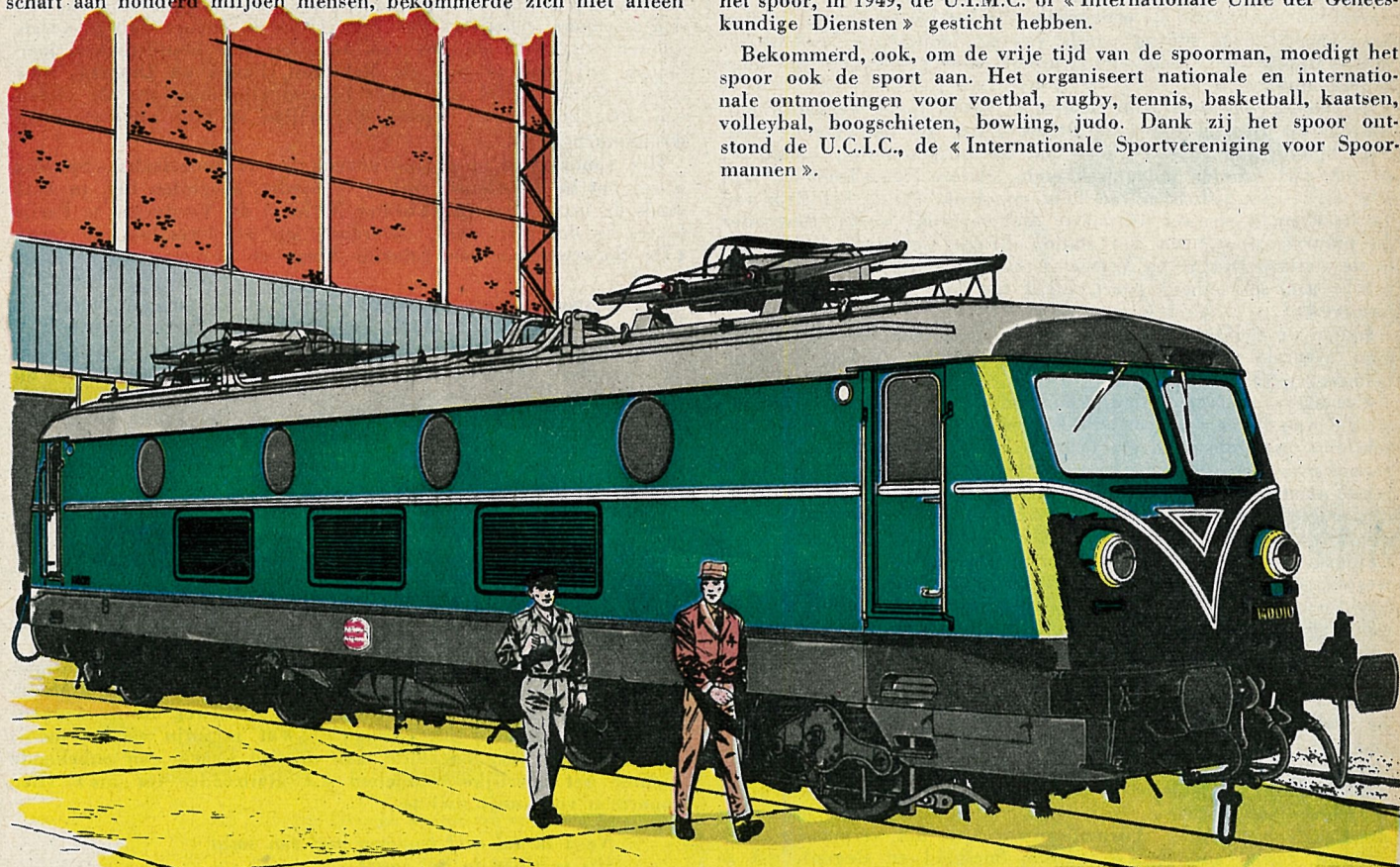
Het is derhalve duidelijk dat de spoorwegen in de hedendaagse economie een heel belangrijke rol vervullen.

Maar het spoor, die ontzaglijke onderneming welke werk verschaft aan honderd miljoen mensen, bekommerde zich niet alleen

onder meer in de gevallen waarin die hoge overheden oordelen dat die zaken voor het personeel onrechtstreeks van belang kunnen zijn ; ten slotte neemt zij ook deel aan het beheer van de ten behoeve van het personeel opgerichte of op te richten instellingen.

Bekommerd om de gezondheid van de bediende en van zijn gezin, heeft het spoor de Sociale Werken opgericht. Dit organisme van de N.M.B.S. zetelt te Brussel. Het heeft tot doel de gezondheid der rechthebbenden te vrijwaren en te herstellen, onder meer door : het opsporen van elk ziekteverschijnsel, de sanitaire voogdij, de behandeling van de slachtoffers van arbeidsongevallen of van beroepsziekten ; de bijdrage in genees- en artsenekundige heilkundige- en hospitalisatiekosten ; het betalen van vergoedingen bij werkonbekwaamheid, bij geboorte, bevalling en overlijden. Onder de talrijke verwezenlijkingen van dit organisme citeren wij : de gewestelijke centra, het korps der sociale assistenten, het tehuis van Noisy en de vakantiekolonies. Laten wij daar nog aan toevoegen dat de geneeskundige diensten van het spoor, in 1949, de U.I.M.C. of « Internationale Unie der Geneeskundige Diensten » gesticht hebben.

Bekommerd, ook, om de vrije tijd van de spoorman, moedigt het spoor ook de sport aan. Het organiseert nationale en internationale ontmoetingen voor voetbal, rugby, tennis, basketball, kaatsen, volleybal, hoogschieten, bowling, judo. Dank zij het spoor ontstond de U.C.I.C., de « Internationale Sportvereniging voor Spoor- mannen ».



De N.M.B.S. bestelt bij de private ondernemingen rijtuigen en locomotieven waarvan de kostprijs honderden miljoenen frank bedraagt.

om hun stoffelijk welzijn ; ook het geluk en de ontvoogding van zijn personeel heeft het willen behartigen. Het heeft niet gedoogd dat zijn werknemers alleen maar een nummer zouden zijn en in een anonieme massa zouden ten onder gaan. Neen, het heeft ze opgetild uit het moeras van de alledaagse eentonigheid, het heeft er wilskrachtige mannen van gemaakt, het heeft hun een persoonlijkheid geschonken. En deze zware maar heerlijke menselijke taak heeft het met succes vervuld.

Ook op sociaal gebied staat het spoor aan de spits. In België is de Nationale Paritaire Commissie bevoegd om al de kwesties te onderzoeken betreffende de arbeidsovereenkomst, de veiligheid, de hygiëne en, in 't algemeen, al de kwesties die het personeel rechtstreeks aanbelangen, kwesties die haar worden voorgelegd door de Minister van Verkeerswezen, de Raad van Beheer, de Algemene Directie, de leden van de Nationale Paritaire Commissie en de Gewestelijke Commissies ; zij is ook bevoegd om haar advies uit te brengen over al de kwesties van algemene aard die de Minister van Verkeerswezen, de Raad van Beheer of de Algemene Directie menen haar te moeten voorleggen,

Terwijl het spoor gedurende lange jaren door schrijvers en wetenschapsmensen werd bezongen, wordt het thans op zijn beurt ook zanger. Zijn voorliefde beperkt zich niet enkel tot de literatuur, maar strekt zich uit tot alle vormen van de kunst en van het kunstambacht. Op dit ogenblik hebben de spoormannen hun eigen toneel- en muziekkringen, hun fanfares, hun folkloristische groepen, hun Esperanto- en fotoclubs ; zij hebben voordrachtgevers, tekenaars, etsers, beeldhouwers. Het spoor heeft daarenboven een nieuwe kunst in het leven geroepen : het ontwerpen van « miniatuurspoorwegen ».

**

In een voorgaand hoofdstuk hebben wij reeds gesproken over de inspanningen die de spoorweg zich getroost om nieuwe stations te bouwen, over zijn streven naar modernisering en verfraaiing van de verschillende instellingen. Ook de bouwkunde zal dus een zanger van het spoor worden. Maar is dit idee wel nieuw ? Zestig jaar geleden wierp Jules Destrée zich op als de promotor

van de spoorwegesthetica toen hij op 20 mei 1896, in de Kamers de Minister van Spoorwegen, M. Vandenpeereboom, op de volgende verheven wijze interpelleerde: «De grote stations uit de steden... bieden onze kunstenaars een heerlijk nieuw werkterrein aan. Het zijn ongekende kunstwerken uit vroegere eeuwen waarvoor een nieuwe bouwstijl, aangepast aan de bestemming, zal moeten ontworpen worden. Wij menen dat er hier voor het ijzer toepassingsmogelijkheden weggelegd zijn waarvan wij nu nog niet het minste vermoeden hebben.

«Voor deze uiterst moderne bouwwerken moeten wij dus beslist afzien van de pompeuze opvatting van de Griekse stijl en de schilderachtige, ingewikkeldheid van de Gothische stijl; zij kunnen ons trouwens alleen maar bespottelijke anachronismen brengen! In de XIX^e eeuw heeft het station een speciale zending en het zou ongerijmd zijn er een antieke tempel of een Vlaams stadhuis van te maken. Mijnheer de Minister, doe een beroep op jonge architecten, op zoekers naar vernieuwing, op hen die overtuigd zijn dat ijzer en stenen ook een lofzang op het mooie kunnen zingen, en laat deze mensen bouwwerken oprichten, zij wezen indrukwekkend of eenvoudig, die het nageslacht zal komen bewonderen zoals wij de parels van de bouwkunst bewonderen welke tijdens het roemvolle tijdperk der gemeenten op onze bodem oprezen!»

De droom van deze grote staatsman wordt thans werkelijkheid. Stations als Brussel-Noord en Brussel-Zuid, het betoverende Centraal Station van New York — dat 65 miljoen dollar kostte —, en het niet minder indrukwekkende station Roma-Termini, zijn alle werkelijke gedichten van licht en klank. Dit is het Rijk van de steen waar evenwel de poëzie niet verdrukt wordt. Bewonder de muurversiering van het station Brussel-Centraal, de fresco's in de stations Brugge en Verviers! Een dergelijk schouwspel, dat kracht aan schoonheid paart, blijft het oog boeien en de ziel beroeren.

Indien de spoorwegliteratuur een onloochenbaar feit is, dan kan men evenmin het bestaan van een spoorwegschilderkunst ontkennen.

Evenals er beroemde letterkundigen geweest zijn die door de wereld van het spoor aangetrokken werden, zo zijn er onder de schilders met internationale faam, kunstenaars geweest die in de spoorwegen een bron van inspiratie gevonden hebben. Op de eerste plaats komt Claude Monet, de vermaarde Franse impressionist die, in 1877, een «Interieur van het station Saint-Lazare» schilderde dat in het «Louvre» bewaard wordt. Vervolgens, Paul Cézanne, nog een gekende impressionist, auteur van «De spoorweguitgraving en de berg van Sainte-Victoire», verwezenlijkt in 1869 en bewaard in het Staatsmuseum te München. Ook Van Gogh, de arme, smartelijke Van Gogh, wiens «Doorgang onder de spoorbaan te Arles», daterend van 1889, in de «Galerie Paul Cassirer» te Berlijn tentoongesteld wordt.

Laten wij ook nog de Joegoslaaf Vilem Kreibich vermelden; de Zwitser Franz Fedier, auteur van een «Rangeerstation», daterend van 1933, de Amerikaanse aquarellist Charles Burchfield, auteur van een «Seinportiek» daterend van 1920 en bewaard in het Museum voor Moderne Kunsten te New York; de Duitser W. Plever die, omstreeks 1905, een «Station Stuttgart» schilderde; de Engelsman J.M.W. Turner, auteur van het vermaarde doek «Steam, Speed and Rain» (Stoom, Snelheid en Regen), dat in de «National Gallery» bewaard wordt. Laten wij, ten slotte, nog de naam onthouden van die andere Zwitser, Paul Klee, auteur van «Station München», een eigenaardige tekening, met sombere en krampachtige trekken, waarin de kunstenaar blijkbaar de onrust van zijn hart heeft willen uitstorten... Laten wij, onder vele anderen, ook de Belg Paul Delvaux vermelden.

**

Maar zullen deze geluiden, deze lichten, deze reusachtige symfonie nooit wat anders baren dan woorden en beelden? Zullen het gebrom van de locomotief, het knetteren van ijzer en vuur, het geklop van dat grote reusachtige hart, al die geluiden welke de ether bezwangeren, voor altijd verloren gaan? Misschien zal iemand ze opvangen, ze verzamelen, ze ordenen. Misschien zal iemand er een wonderlijke ruiker van maken, een hemelse muziek, een gezang, een lofzang, een bladzijde te meer, het spoor ter ere?

«Pacific 231», van Arthur Honegger, alleen reeds geeft hierop een melodieuze antwoord. Het is een bewonderenswaardig en tragisch werk, vol aangrijpend lyrisme, dat eens te meer de meesterlijke rol van het spoor in het heerlijke domein van de kunsten schetst.

«Troostende muziek... schreef Duhamel. Dank zij de muziek, werden wij opgetild uit de ware armoede, die van de ziel. Het is de onovertreffbare muziek die ons het ware gelaat van de mens heeft leren kennen.» Deze zin van de vermaarde schrijver komt mij voor de geest terwijl ik in de radio de «Mars van de P.L.M.» van Massenet beluister. Toverkracht van de muziek. Nooit voelde ik mij dichter bij de spoorman dan op dat heerlijke ogenblik; nooit te voren besefte ik zo scherp, zo juist, zo zeker, de «ware draagwijdte» van dit woord, van die wezenheid, van die wereld! Is het werkelijk waar dat de muziek meer ontroert en een groter indringingsvermogen bezit dan de woorden? Men zou het haast geloven. Er is inderdaad een nieuwe zanger van het spoor geboren, een zanger die bij zijn grootheid past! En daar wij het toch over verheven muziekwerken hebben, waarom zouden wij hier dan niet het prachtige stuk, zo vol leven en humor, vermelden dat Berlioz omstreeks 1850 componeerde, naar een cantate van de sprankelende Jules Janin!

Edele en goddelijke muziek, maar ook lichte, bekoorlijke, frisse muziek! Wie zou die volkse wijsjes, die vrolijke muziek van liedjeszangers, schrijvers van vaudevilles en andere guitige kerels kunnen vergeten? In een van de allereerste hoofdstukken handelden wij over zangers als Rabineau, Paulis en Dranem, wier namen thans vrijwel niet meer bekend zijn maar die de idolen van onze grootouders waren. Wij willen er hier uitvoeriger op terugkomen.

Het spoor deed dus zijn intrede in de toneelzalen. Spoedig bleek het in dit nieuwe milieu te aarden aangezien het, in 1832 reeds de massa naar het Théâtre National du Vaudeville te Parijs lokte. In dat jaar werd, inderdaad, op 31 december, de revue «De Spoorwegen» van Etienne Arago en Maurice Alhoy opgevoerd.

De verstandhouding tussen het spoor en de muzen Thalia en Euterpe bleef duren. In 1837, het jaar waarin Parijs plechtig zijn eerste spoorweg opende, bracht de humorist Hyacinthe, in het Théâtre des Variétés, een fantasie van Ferdinand Langlé op muziek van Victor Massé voor het voetlicht: «Titi au chemin de fer de Saint-Germain». Een dergelijke titel stond, zoals men allicht vermoeden kan, borg voor het programma.

Enkele jaren later kondigde het Théâtre Montmartre «Les Trains de Plaisir» aan. Labiche ontdekte op zijn heurt de spoorwegen: «Een, twee, drie, vier, vijf, zes, reisgoed, mijn vrouw, zeven, mijn dochter, acht en ik negen!»... Mijnheer, mevrouw en mejuffrouw Perrichon beginnen hun reis naar de onsterfelijkheid in een spoorwagen.

Dan volgt «la belle époque». Het was de tijd van «Faut que l' train passe», «Joseph a manqué l' train», «Je suis la fille d'un chauffeur».

Het was de tijd waarin gans Amerika «Zack, the Mormon Engineer» (Zack, de Mormoonse machinist), «Life is like a Mountain Railroad» (Het leven is als een spoorweg in de bergen) en «How Pretty is my Station» (Wat is mijn station mooi) neuriede. Het was, ten slotte, ook de tijd waarin een onbekende dichter het heerlijke minnelied «A Railroader for me» (Een spoorman voor mij) dichtte:

*Neen ik zal niet trouwen met een smid:
Hij is altijd in het zwart.*

*Ik zal ook niet met een pachter trouwen:
Hij is altijd in de vuilnis.*

*Als ik ooit op deze wijde wereld trouw,
Zal ik de bruid zijn van een spoorman.*

Ook het hedendaagse populaire lied heeft het spoor als inspiratiebron niet onaangeeroerd gelaten. Wegens de overvloed van dit soort werken, zullen wij ons natuurlijk moeten beperken tot enkele zoals «Le petit train», op muziek van Marc Fontenoy; «The Choo Chou Samba», muziek van B.P. Godinho; en, ten slotte, het wondermooie «Poseurs de rails» — tekst en muziek van René-Louis Lafforgue — gezongen door Armand Mestral.

**

Wij moeten dit hoofdstuk thans beëindigen. Wij doen dit echter met spijt, weemoed en — wij geven het graag toe — met het gevoel dat we niet volledig geweest zijn. Aldus, denken wij, vergaat het de schilder die zijn penselen bergt, de beeldhouwer die zijn beitel neerlegt, de zoeker die zijn boeken sluit. Zijn boeken, kunstwerken, toelichtingen, verklaringen, ja zelfs oplossingen wel ooit voltooid? Heeft het woordje «einde», in

onze bewogen tijden werkelijk nog betekenis? Ongetwijfeld neen, of alleszins weiniger en voorzeker heel wat minder wanneer het gaat om een studie als deze waarop wij ons hebben willen toelagen. Daarom aarzelen wij om onder de laatste regel het woordje «einde» te plaatsen. Er moeten, inderdaad, nog heel wat dingen gezegd worden. Wij hadden het reeds over de invloed van het spoor op de landbouw, op de handel, kortom, op de materiële activiteiten van het individu en de maatschappij. Wij hebben gezien welke rol het gespeeld heeft in de plaatsnaamkunde, hoe het aardrijkskundige voorkomen van onze planeet door het spoor gewijzigd werd. Wij hebben ons ingespannen om zijn luisterrijk aandeel in de evolutie van de Kunsten en Letteren te verheerlijken. Wij hebben willen aantonen hoe het aanvankelijk ongewenste, ja zelfs verguisde spoor, weldra door de grootste dichters en kunstenaars bezongen werd en uiteindelijk zelf zanger werd.

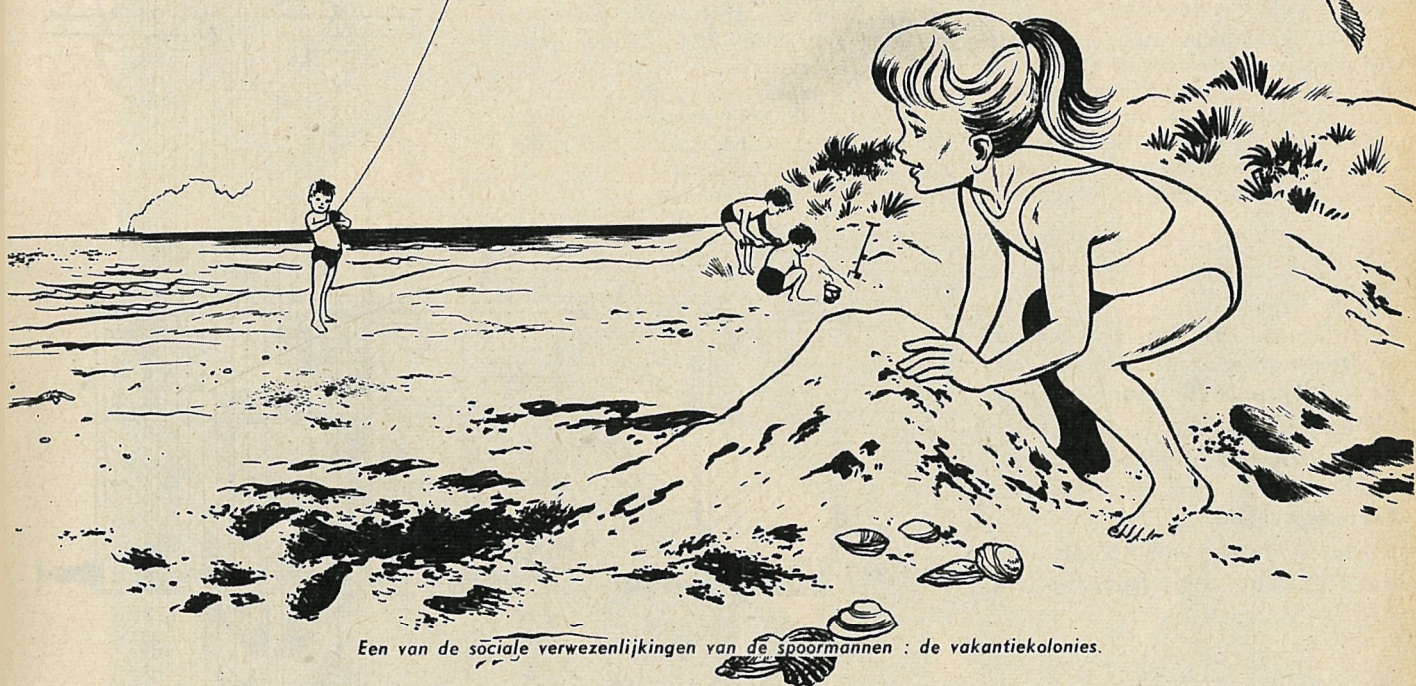
Op het stuk van de Letteren hebben wij evenwel niet aangestipt dat het spoor, door de kroniekschrijvers in de mogelijkheid te stellen zijn geschiedenis te verhalen, een «spoorweghistoriografie» in het leven heeft geroepen; het heeft eveneens de schrijvers geïnspireerd om de levensbeschrijving van de meest beroemde spoormannen te schetsen zodat men ook van een «spoorwegbiografie» spreken kan.

Wij hebben evenmin voldoende uitgewijd over de rol van de spoorwegen in de spraakkunst, de etymologie en de lexicologie.

gewagen van een «spoorwegfysiologie» en een «spoorwegpsychologie».

Na een honderdjarige loopbaan is het spoor tot een onderneming van universeel formaat uitgegroeid. Het is wel degelijk geworden wat wij er bij de aanvang van dit verhaal over zegden: een middel om het Mooie, het Sterke, het Wonderbare weer te geven. Bouwer van locomotieven en steden, maar ook van mensen en ideeën, zo verheft de spoorweg zich thans — bewonderenswaardig Babel — op het schaakbord dat drie miljard mensen groepeerst.

Kan er, dienvolgens, sprake zijn van een «spoorwegmystiek»? En waarom niet? Het spoor ontstond niet uit een zucht naar winstbejag of hoogmoed; het ontsproot uit een lichtende gedachte, uit een liefde. Trevithick en Stephenson waren geen handelslui, geen kooplieden, maar dichters, verlichte geesten, apostelen van een wonderbare sociale leer. Zij hebben in het spoor wel de macht van het ijzer en de grootheid en de schoonheid van deze macht gezien, maar ook en vooral de triomf van de mens op de blinde materie, zijn bevrijding uit een fysische en morele verstarung. Dat is het zaad waaruit de spoorwegen ontloken zijn en het doel waarvoor ze aan de wereld werden geschonken! Zolang de mens dat doel eerbiedigen zal, zolang er een innige band tussen de schepper en het geschapene bestaan zal, zolang de mens zich



Een van de sociale verwezenlijkingen van de spoormannen: de vakantiekolonies.

Onze woordenschat bevat, inderdaad, heel wat woorden die hij aan het spoor te danken heeft. Woorden als «spoor», «spoorweg», «spoorman», «locomotief», «motor-trein», waren honderdvijftig jaar geleden nog onbekend. De talrijke technische werken betreffende de locomotieven, zoals die vermaarde «Woordenboeken van de spoorwegtermen», zijn een meesterlijk bewijs van deze rol.

Wij hebben ook weinig gesproken over de invloed van de spoorwegen op de traditie, het volksgeloof, het bijgeloof en de volkse legenden. Zo was een Amerikaanse goudzoeker, die in zijn droom een locomotief hoorde fluiten, er zeker van dat hij de volgende dag een goudader zou ontdekken. Dromen van een rijdende trein is voor de inwoners van sommige Ardense dorpen de voorbode van belangrijk nieuws; in Provence betekent dit de dood van een familielid. Het spoor heeft dus ook onze folklore verrijkt zodat men zonder overdrijven van een «spoorwegfolklore» kan gewagen.

Elke maatschappij moet de lichamelijke en morele gezondheid van haar personeel ter harte nemen; zij moet het beschermen tegen de gevaren, zijn gedraging tegenover elke moeilijkheid bestuderen. Met eigen methodes heeft het spoor zich op schitterende wijze van deze taak gekwetend. Wij mogen derhalve eveneens

inspannen zal om de uit de geest gesproten materie nader bij die geest te brengen, zolang hij ijveren zal om niet alleen een koninkrijk van ijzer en lawaai maar ook een paradijs te bouwen, zolang er in zijn ziel plaats zal zijn voor droom en poëzie, zal hij immer als mystieker handelen. Bouwt het spoor niet elke dag aan die tempel van het menselijke ideaal? Meer nog dan elke andere onderneming, meer dan tal van andere maatschappijen, draagt het, in deze tijden van heerlijke evoluties, bij tot de oprichting van de aardse toekomststaat. Eenmaal, wellicht, zal men het spoor loven omdat het — indien de mens althans onder-tussen zijn levenswerk niet vernield heeft — het Beloofde Land voorbereide waarvan, duizend jaar geleden reeds, de droeve sage droomde:

*Ik weet, eens zal er een wereld komen,
Een wereld waar alles Waarheid
En Schoonheid is,
Waar droefheid noch verlangen zullen heersen,
Een wereld wars van Gramschap en Haat.*

(Wordt voortgezet.)