

Ode aan de

SPOORWEG

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

HOOFDSTUK XV

*Na deze dingen zag ik, en zie, er was
een deur geopend in de hemel; en de eerste
stem, die ik gehoord had, alsof een bazuin
met mij sprak, zeide: « Klim hierheen op,
en ik zal u tonen, wat na deze geschieden
moet ».*

Openbaring, IV, 1.

Wij beleven op dit ogenblik de start van het moderne spoor en toch lijkt het povere hoemeltreintje reeds tot een ver verleden te behoren, net als het vervlogen rijk van de stoom.

In de laatste honderd jaar heeft de mensheid een reuzesprong gemaakt in het heelal. Verwezenlijkingen, waarvoor de geschiedenis normaal duizend jaar zou nodig hebben, heeft zij in één eeuw samengebundeld. Nu staat zij op de drempel van een nieuw tijdperk, een nieuwe jaartelling begint. Zij is reeds klaar voor het vertrek, een vertrek voor een nieuwe toekomst.

Dit is wel de Tijd welke de Profeet voorspelde, de Tijd waarop de Dichter wachtte:

*De dageraad breekt aan, als ene goede tijding.
Het heelal zindert van opgetogenheid (1),*

roept hij uit.

Maar hoe zal die toekomst zijn? Wat zal ons die toekomst brengen, die Wonderbare en Bezielende Tijd? Hoe zal, vooral, die spoorwegreus er morgen uitzien? Kunnen wij die vraag beantwoorden? Kunnen wij er, tenminste, gedeeltelijk op antwoorden?

Het lijdt geen twijfel dat, inzake comfort, de treinen nog zullen geperfectioneerd worden. De isolering van de vloeren en de wanden, het uitschakelen van de speling en de trillingen zorgen nu reeds voor een stelselmatige geluiddemping. De houten banken werden opgedoekt. Elke luxetrein zal met een badkamer en verplaatsbare zetels worden uitgerust. Men zal er een boekenwinkel, een wisselkantoor, een kappersalon en een winkel voor rookartikelen installeren. De panoramische motortreinen zullen immer talrijker worden. Zoals men weet zijn deze rijtuigen uitgerust met speciale vensters waardoor de reizigers een prachtig uitzicht op het dorre landschap krijgen. Frankrijk, Italië en Duitsland gaan er prat op reeds dergelijke voertuigen te bezitten.

Ook de treinstellen van de Trans-Europ-Expres zullen niet vergeten worden. Sommige van die treinen zullen zelfs een ontspanningslokaal bezitten. Er zal een tolk meereizen die meerdere talen spreekt... Men zal er de mis opdragen.

Maar de vooruitgang zal niet enkel de reizigers ten goede komen. Het goederenvervoer kent sedert enkele tijd een ware ommekeer op het stuk van het gebruik en de omloop der wagens. Vroeger verlieten deze laatste hun eigenaarsnet niet; al de voor het buitenland bestemde goederen werden aan de grens overgeladen. Dit veroorzaakte kostbare behandelingen, tijdverlies en beschadigingen. In 1921 werd een internationaal akkoord ondertekend waardoor dit voorbijgestreefde systeem afgeschaft werd. Dit akkoord, « Reglement voor het wederzijds gebruik van wagens in internationaal verkeer » — R.I.V. —, wordt thans door de achteventig landen, die deel uitmaken van de U.I.C., aangevaard (2). In de schoot van dit organisme ontstond in 1951 de « Europ-Convention ». Deze conventie, welke aanvankelijk alleen de Franse Spoorwegen en de Deutsche Bundesbahn omvatte, werd in 1953 tot acht andere landen uitgebreid: België, Denemarken, het Groothertogdom Luxemburg, Italië, Nederland, Oostenrijk, Saarland en Zwitserland. Dank zij dit nieuwe stelsel moeten de

(1) Mikhaïl Svetlov, « Horizonten ».

(2) Naast het R.I.V. werd ook het R.I.C. of het « Reglement voor het wederzijds gebruik van rijtuigen en pakwagens in internationaal verkeer » opgericht.

gemeenschappelijk gebruikte wagens niet meer naar het eigenaarsnet teruggezonden worden. Elk aangesloten net kan dus de wagens van de administraties, die leden zijn van de conventie, als zijn eigen wagens gebruiken. De zetel van dit omvangrijke organisme is te Bern gevestigd.

Dank zij de Europ-Convention kunnen, door de vermindering van de lege ritten, noemenswaardige besparingen verwezenlijkt worden, krijgen de wagens een groter rendement zodat het wagenpark kan worden verkleind en, derhalve, minder nieuwe voertuigen moeten worden gebouwd en onderhouden. Nu dat het stilaan gestalte krijgt, is Europa ook een prachtige bijdrage van het spoor tot het reusachtige gebouw waaraan de mensen thans bouwen. Met hetzelfde recht als de Vergaderingen te Straatsburg, de inspanningen van Benelux en de redevoeringen van Parijs zal deze bijdrage van de spoorwegen worden geboekt in de Geschiedenis waarin men tevens zal kunnen lezen dat, lang voor er sprake was van tolovereenvakommen, de spoormannen de eerste zijn geweest om de sluitbomen te verbrijzelen.

**

Maar ook de techniek wil zich niet onbetuigd laten. Op dat gebied, meer nog dan op welk ander ook, zal het spoor ongetwijfeld nog heel wat beleven. De volledige automatisering nadert met rasse schreden. Het fabelachtige tijdperk van de cybernetica is ingeluid; de tijd van de « elektrische treinen » begint.

In België bedient een te Luik-Guillemins opgestelde centrale post de veertig kilometer dubbelspoor en de twaalf stations die over het baanvak Luik-Herbenthal verspreid liggen. Een enkele bediende kan deze taak opknappen; hij volgt de aanduidingen van een optisch controlebord dat de bezetting van de sporen, de rit van de trein, de stand van de seinen en van de wissels opgeeft.

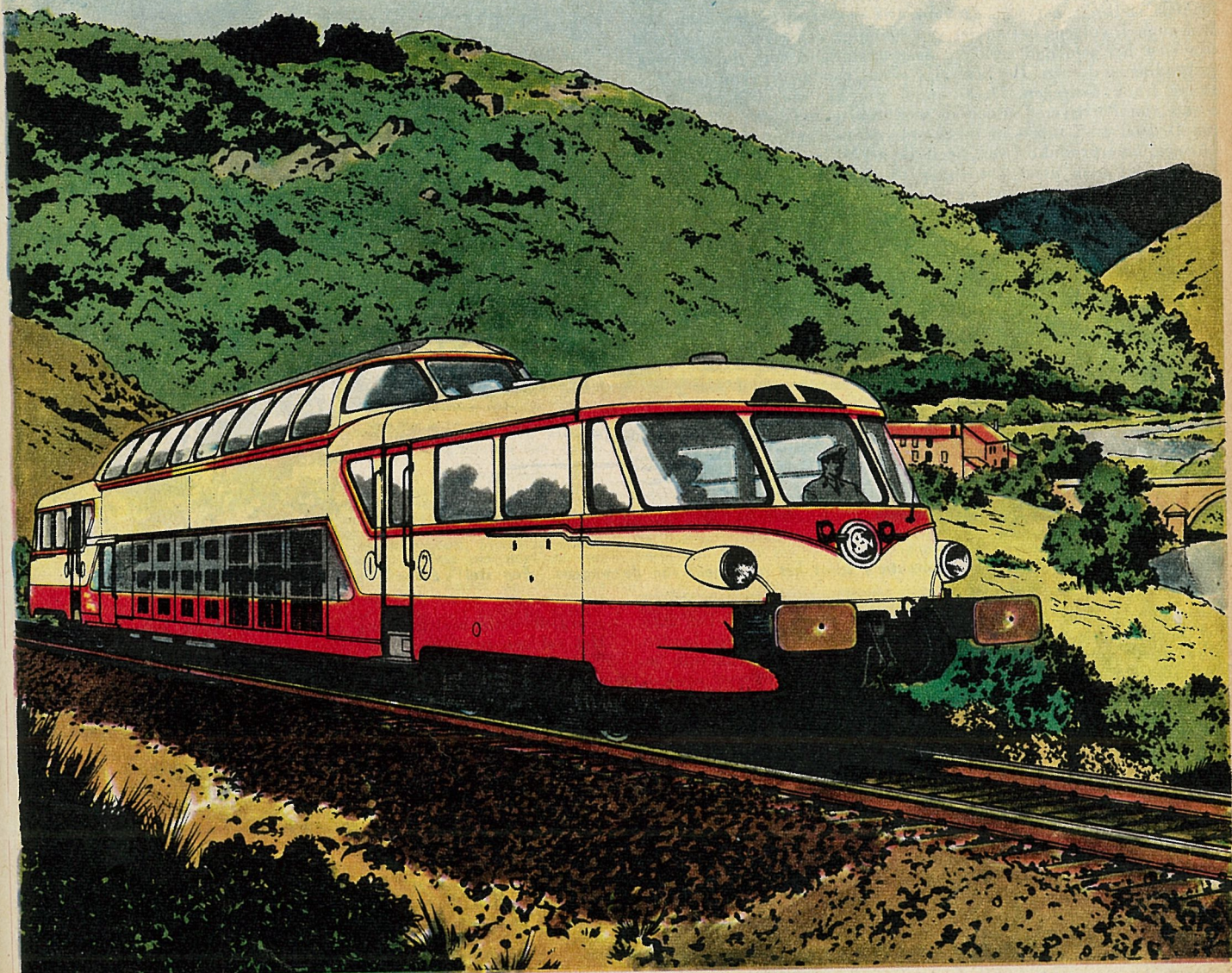
Frankrijk, dat prat gaat op zijn panoramische motortreinen met luchtregeling, verwarmende en wasemwerende ruiten, geluiddempende vloeren en beweegbare zetels, bestudeert een elektronisch brein dat de spoorremmen van de rangeerstations elektrisch zal bedienen.

De U.S.S.R. werkt aan een « robot-werktuigkundige » of elektronische rekenmachine waaraan gegevens zullen meegedeeld worden over treinen, locomotieven, spoorlijnen, uurregelingen, alsmede allerlei toevallige gegevens zoals de weersgesteldheid, gesloten seinen, enz. In het bezit van die gegevens kiest de machine zelf het vereiste tractiestelsel om de treinen op het gestelde uur ter bestemming te brengen. De machinist moet alleen nog maar de sporen in het oog houden en de automatische uitrusting gadeslaan. Zal deze « robot » eenmaal de treinbestuurder vervangen...?

De Amerikanen willen, vanzelfsprekend, niet ten achteren blijven. Naar verluud zullen te New York eerstdaags de eerste metro's zonder stuurman rijden. De bestuurder en de bediende die de rijtuigdeuren opent en sluit, zullen door een elektronisch brein worden vervangen. Het vertrek zal aan de reizigers door middel van een magnetofon, die zich in de trein bevindt, worden bekendgemaakt. Het systeem zal een absolute veiligheid waarborgen; een ingewikkeld mechanisme zal de snelheid van de motortrein regelen en, bij gevaar, waarschuwingsseinen uitzenden. Wanneer er onraad dreigt, zal het stel automatisch stoppen.

Zwitserland koestert niet minder stoutmoedige plannen. Onlangs heeft de S.B.B. besloten toe te treden tot « Suisatom A.G. », een door enkele grote elektriciteitsondernemingen gestichte maatschappij die de oprichting van een proefcentrale voor atoomenergie beoogt.

Reusachtige plannen liggen ter studie. India wil een grote tunnel onder het Himalaya-gebergte graven. Men overweegt de



De panoramische motortreinen zullen talrijker worden... De motortrein X 4200 langs de oevers van de Allier

spoorverbinding Londen - New York, langs Parijs, Berlijn, Moskou en de Behringstraat. Toekomstbeelden? Helemaal niet.

Het laat anderzijds geen twijfel dat de snelheid van de trein nog zal toenemen. Men streeft naar een commerciële snelheid van tweehonderd kilometer per uur, en men zal ze bereiken (1).

Dergelijke oogmerken kunnen echter niet verwezenlijkt worden zonder de techniek van de spoorbaan grondig te wijzigen. Maar ook in dat opzicht heeft men de zaken niet op hun beloop gelaten.

Het spoor is, overigens, niet voor eeuwig gebonden aan het beeld waarmee wij zo vertrouwd zijn. Het is zelfs meer dan waarschijnlijk dat zijn huidige structuur in de volgende jaren volkomen gewijzigd wordt. Hebben sommige steden niet reeds hun «luchtmetro's»?

Ligt de toekomst van het spoor soms in de lucht? Dit meent, althans, de Amerikaanse economist Robert L. Kennedy. Wat er ook van zij, in Californië wordt het standpunt van Kennedy door een nieuwe en indrukwekkende verwezenlijking, de «Skyway», bevestigd. De bouw van deze «luchtweg» begon in 1951; over een afstand van vijftien kilometer doorkruist hij San Francisco ter hoogte van de tweede en derde verdiepingen.

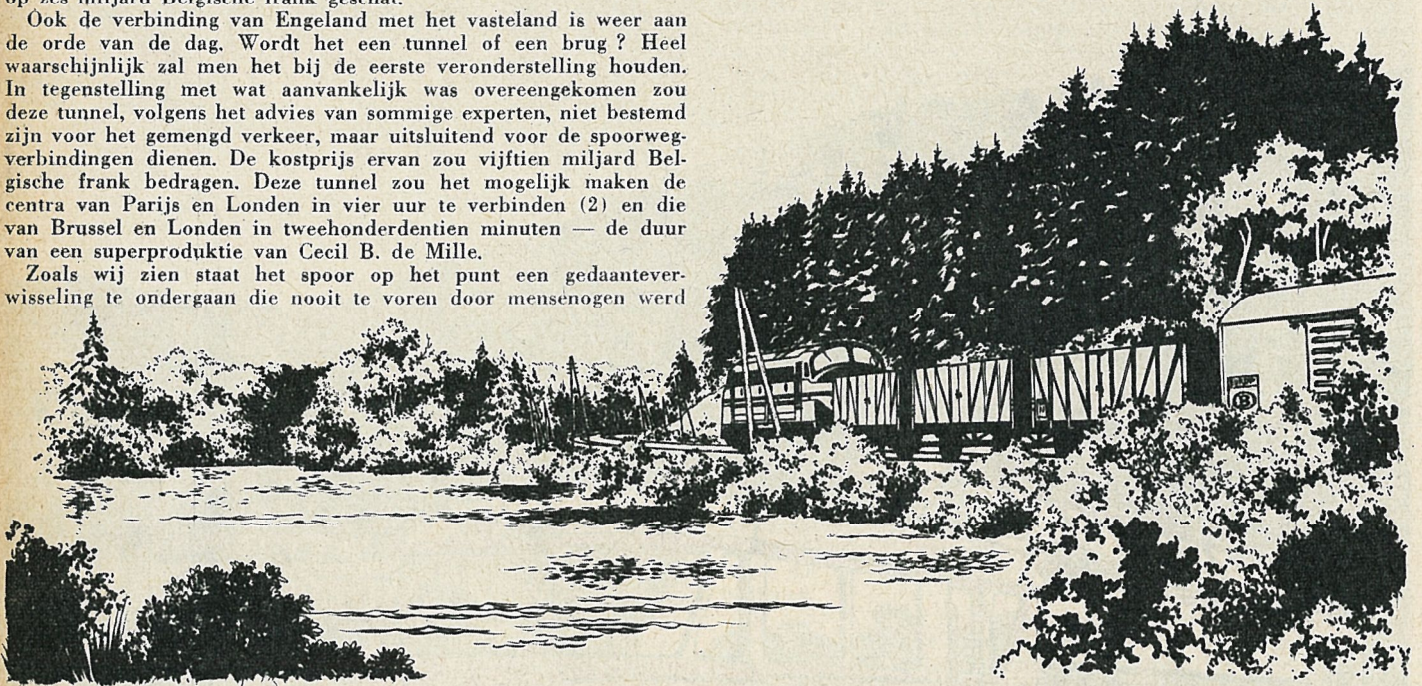
En waarom zouden er ook geen ondergrondse spoorwegen aangelegd worden? Het was andermaal in Californië dat een dergelijk plan werd ontworpen. Het beoogt de bouw van een spoorlijn tussen San Francisco en Oakland die onder de diepe en uitgestrekte baai zou doorlopen. De kostprijs van de werken wordt op zes miljard Belgische frank geschat.

Ook de verbinding van Engeland met het vasteland is weer aan de orde van de dag. Wordt het een tunnel of een brug? Heel waarschijnlijk zal men het bij de eerste veronderstelling houden. In tegenstelling met wat aanvankelijk was overeengekomen zou deze tunnel, volgens het advies van sommige experts, niet bestemd zijn voor het gemengd verkeer, maar uitsluitend voor de spoorwegverbindingen dienen. De kostprijs ervan zou vijftien miljard Belgische frank bedragen. Deze tunnel zou het mogelijk maken de centra van Parijs en Londen in vier uur te verbinden (2) en die van Brussel en Londen in tweehonderdentien minuten — de duur van een superproductie van Cecil B. de Mille.

Zoals wij zien staat het spoor op het punt een gedaanteverwisseling te ondergaan die nooit te voren door mensenogen werd

vier miljard mensen leven; zes en een half miljard in 't jaar 2000; dertig miljard in 2100, meer dan honderd miljard in 2200; indien de berekeningen van Dr. von Braun bewaarheid worden, zal er in het jaar 2500 een mens per vierkante meter zijn. Bij deze veronderstellingen wordt, natuurlijk, geen rekening gehouden met oorlogen, epidemieën of andere mogelijke rampen, noch met de mogelijkheid dat de aardbewoners zich binnen afzienbare tijd op andere planeten zullen kunnen vestigen, wat een uitkomst voor de mensheid zou betekenen. Het is in ieder geval een feit dat onze aarde een ware termietenheuvel worden zal. Wij moeten dus het heden in het teken van de toekomst zien. Wij zijn slechts een schakel, een doorgang, een ogenblik, maar de schakel is een deel van de ketting, de doorgang een deel van de wedloop, het ogenblik een deel van de som der eeuwen. Wij zijn dus wel een deel van de mensheid van het jaar 2000, de mensheid van 2200. Dank zij ons werk, ons geloof bereiden wij haar voor, vormen wij haar, zal zij de stempel dragen van al onze handelingen. Van deze mensheid, welke ons zal opvolgen, zijn wij het hoogste goed: wij zijn haar verleden.

Hoe zal het vervoerprobleem er uit zien in de komende jaren? Hoe zullen onze mensen van morgen bewegen, leven, gelukkig zijn op deze Aarde waar alles dooreenkrioelt, overvol en opeengepakt is? Alleen een enorme, supermoderne, tuchtvolle en goed



Dank zij de «Europ-Convention» stijgt het rendement van de wagens... Een stel «Europ»-wagens op de lijn van Virton.

aanschouwd. Maar verandert niet alles rondom ons? De auto, het vliegtuig, de boot, de fabrieken, de steden, zelfs de landen, alles wordt gewijzigd, alles evolueert. Het is een verbazende en onstuimige vaart. Een triomfantelijke optocht naar nieuwe eeuwen, naar ontlukende geslachten, naar mensen die, op hun beurt, de aflossing zullen verzekeren en aan een andere toekomst zullen bouwen.

Ook de mensheid gaat vooruit; haar aangroei bedraagt miljoenen, ja zelfs miljarden wezens. Vijftig jaar geleden telde Sao Paulo veertig duizend inwoners; het telt er thans drie en een half miljoen. Indien haar huidige bevolkingsaangroei voortduurt, zal Parijs in het jaar 2000 vijftien miljoen inwoners tellen; Londen, drieëntwintig; New York, vierendertig; Calcutta, achtendertig; Tokio, tweeënveertig. In 1980 zullen er op onze aardbol

georganiseerde onderneming zal die problemen kunnen oplossen, Het zal een reuzetaak zijn.

Maar, wanneer deze tijden zullen angebroken zijn, wanneer, op dit duizendmaal duizendjarig stukje grond, de mensen met vaste en krachtige hand een ware vernieuwing zullen gebracht hebben, zal, meer dan ooit, in ieders hart, de vurige drang naar verre oorden leven!

Dan zullen, meer nog dan ooit te voren, de wielen rijden op het spoor; meer dan ooit zullen dan de droomtreinen naar de eeuwige eilanden rijden!

Ook dan zullen andere gezangen opstijgen; andere zangers zullen opstaan om de nieuwe lofzang van de wereld te zingen!

Zij zullen de nieuwe locomotieven bezingen, de nieuwe snelheden, de nieuwe krachten! Zij zullen de nieuwe klaarten bezingen; zij zullen de nieuwe betoveringen bezingen!

Zo zal er nooit een einde komen aan de Ode aan het spoor.

(1) Japan zal, van 1964 af, een gestroomlijnd stel van tien rijtuigen in omloop brengen dat de vijfhonderd kilometer lange afstand tussen Tokio en Osaka in drie uur zal afleggen. Deze trein zal op meerdere plaatsen sneller rijden dan 250 km per uur.

(2) Voor het ogenblik doet het vliegtuig 3 h 50' over dezelfde afstand.

EINDE