



praktische remedie bezorgd heeft voor de reiskoorts die de mens van tijd tot tijd aantast. Hij is het die de vervoeging van het werkwoord «vertrekken» in alle tijden en in alle wijzen veralgemeend heeft.

Ofschoon de spoorweg aan de basis ligt van het hedendaagse toerisme, wordt hij erdoor soms met waarlijk weinig erkentelijkheid voor vandaal uitgescholden. Veertig jaar geleden drukte een toeristisch tijdschrift deze ontnuchterende tekst : *Het belang van het schilderachtige is vervaagd en wordt nog te dikwijls verdrongen door de utilitaire beschouwingen van economische, politieke of strategische aard. Men moet plaats maken voor het spoor ; eerst komen de werkerreinen, daarna de werken zelf de landschappen overrompelen. Men holt de flanken van de heuvels uit, men hakt brede stroken in de wouden, men zet in de bergstromen de pijlers van een of andere enorme hangbrug waarvan het massief silhouet een hele vallei aan het oog zal onttrekken. En weldra zullen de treinen erover rijden met volle stoom, vergezeld van lawaai en rook.*

Ingeleid door de spoorweg, heeft het tijdvak van de mechaniek naast andere zaken, het voorkomen van het aardse landschap grondig gewijzigd. Maar het is even

SPOOR -

Vrij bewerkt naar

« Paysages ferroviaires » van J. Delmelle

LANDSCHAPPEN

VERANDERING VAN DECOR.

Scanderende wielen, licht slingerende beweging, ventilatie van lucht die stroomt door een neergelaten ruit : een trein voert zijn passagiers mee tegen honderd kilometer per uur. De reis is bijna ten einde. De machinist matigt de vaart van de trein en vertraagt geleidelijk. Het spoor ontvouwt zich tot een brede waaier. Men heeft voor hem de rails gekozen die zijn trein langs het goede perron leiden. Een geur van vergruisde vuursteen verspreidt zich over de lengte van de trein die remt en dan stilhoudt. Een dame stapt uit een rijtuig tweede klas. Van uit het raam van haar compartiment heeft zij haar geboortegrond opnieuw ontdekt en morgen zal zij een brief schrijven die haar indrukken samenvat : « Als een druiventros, waarvan zij de vorm heeft, perste ik mijn geboortestreek om al het geluk te drinken dat zij voor mij gerijpt had ».

Terugkeren naar het ouderlijk huis of het verlaten, de plaatsen weerzien waar onze herinneringen verlangend op ons wachten, nieuwe horizonten en onbekende gezichten ontdekken : dat zijn de factoren die het toerisme een verbazende ontwikkeling hebben geschonken ! En het is de spoorweg die, als eerste, lang voor de auto en het vliegtuig, een universele en

vergeefs dit te betreuren als te klagen over het onherroepelijk verlies van het legendarische paradijs onze eerste ouders of de verdwijning van het heerlijke leventje uit de goede oude tijd. Zoals men niet ontkomt aan zijn lot, ontsnapt men evenmin aan zijn tijd, aan de krachten die hij scheidt, aan de beweging die hij doet ontstaan, aan de evolutie die hij bepaalt, aan de wijzigingen die hij aanbrengt aan wat vroeger bestond en aan de aspiraties die hij opwekt en wier toekomst hij met een hypotheek belast. Met zijn verticale bouwtrant, zijn hoekige silhouetten, zijn als staal zo scherpe en zo schitterende logica, zijn functionele aanpassing en vaste formules die elke traditie verloochenen, kan ons tijdvak ons zonder ziel schijnen en een verval van ons esthetisch gevoel kenmerken. Is het echter ook niet terzelfder tijd verbazend, wonderlijk, opwindend en mooi ? Zijn schoonheid verrast en misschien ontgaat ons nog zijn klaarblijkelijkheid. Een doek van Paul Delvaux, *Het ijzeren Tijdperk*, te bezichtigen in het Museum voor Schone Kunsten te Oostende, illustreert op vernuftige wijze de tegenstrijdige gevoelens welke de mens ervaart die, enerzijds, geconfronteerd wordt met de perfectie en de onveranderlijkheid van de schoonheid (in dit geval voorgesteld door een neerliggende vrouw) en, anderzijds, met de nieuwe schoonheid voortspruitend uit de aaneenschakeling der omstandigheden, uit de ijverige vorderingen van de

wetenschap en uit de aanhoudende nieuwigheden van de techniek. Die nieuwe schoonheid wordt in het werk van de surrealistische schilder gesuggereerd door een station.

De machine-godheid — vooral de trein — heeft dus de mens onderworpen aan verscheidene imperatieven. Zij heeft langzamerhand het decor van zijn bestaan gereorganiseerd en het kost moeite zich thans in te denken hoe het er een eeuw geleden uitzag, alvorens de aarde omspannen werd met het stalen net van rails die steden en dorpen en streken en landen verbinden. Het is aan die gedaanteverwisseling van het landschap, veroorzaakt door de spoorweg, dat wij dit werk willen opdragen, zonder evenwel te vervallen in technische gegevens die alleen ingenieurs in vervoering brengen.

Vóór dat de spoorweg bestond, hadden de mensen nauwelijks iets veranderd aan de primitieve gestalte der aarde. Men zou kunnen zeggen dat ze deze hadden aangepast aan de noodwendigheden van het bestaan door het bouwen van agglomeraties om zich te herbergen, door het aanleggen van paden, wegen en banen om handelsbetrekkingen met hun burens aan te knopen, door het ontbossen van lapjes grond, soms door het bouwen van een aquaduct, het werpen van een brug over een rivier, het graven van een kanaal... Doorgaans — en terecht — waagden zij zich niet aan zware constructies die schrill zouden afsteken bij de omgeving. De topografie der streken en het principe : *de functie schept het orgaan* rechtvaardigden de meeste dezer werken, welke werden uitgevoerd zonder bekommering om het een of andere gezamenlijk plan en gerealiseerd met materialen uit de streek zelf. Deze werken beantwoorden dikwijls alleen aan strikt lokale noodwendigheden. Hun bestemming was beperkt in de ruimte en er was onder hen nagenoeg geen onderlinge samenhang, behalve in enkele zeer bijzondere gevallen, wanneer het belang de enge begrenzing van een klein gewest overschreed. Zo werden, om het aan de zee gelegen Vlaanderen te beschermen tegen de steeds dreigende overstromingen, al vroeg aarden wallen opgeworpen langs onze kust. Ze beschermden de gronden tegen het periodieke watergeweld. Zo werden ook, om de herhaalde overstromingen van de Demer tegen te gaan, in de zeventiende en achttiende eeuw, verscheidene lapmiddelen aangewend, zowel door de Antwerpenaars als door de Brabanders en de Luikenaars, zonder evenwel de gewenste redding te brengen.

Zoals reeds gezegd, heeft het tijdvak van de mechaniek een omwenteling in de vorm van het landschap teweeggebracht. In « Banlieue de Paris » beschreef Blaise Cendrars het decor uit de omgeving van de Franse hoofdstad : *Drancy, Bobigny, Pantin, La Courneuve, Aubervilliers, Saint-Ouen, Clichy, Gennevilliers, gasfabrieken, hospitalen, dokken, gestichten, elektrische centrales, nachtsielen, trierstations, kerkhoven, scholen, missies, Leger des Heils, sportpleinen, slachthuizen, voddern- en beestenmarkten, bakkerijen, goederenloodsen, militaire opslagplaatsen, kloosters, kapellen, Amerikaanse stocks, clandestiene propagandacclubs, vergaderzalen, stadions waar de publieke meetings worden gehouden en de stakingspiketten worden aangeduid, populaire soepuitdelingen, weeshuizen, gaarkeu-*

kens en, zoals overal elders, op de hoeken der straten, « Au Bon Coin », een kroeg, tien kroegen, honderd kroegen, duizenden kroegen, kroegen van laag allooi en, zover het oog reikt, huizen die tot de ellendigste van de Parijse voorsteden behoren, gebouwd op drassige grond, in een troosteloos landschap uitsluitend samengesteld uit gedoofde of rokende schoorstenen van verlaten of volop werkende fabrieken, die verderfelijke uitwasemingen verspreiden en de stank van de stokerijen, de kanalen waarvan het water gevlamd is door de minerale oliën en chemische afval die men erin uitstort, de kleverige banen, ingezakt door het intens verkeer van de zware vrachtauto's, slijk, regen, kolengruis, teerspaten, verschrompelde bomen, omvergeworpen of met menie bekladde reclameborden, opgebroken straten, zwart geworden paden, huisjes van slakkenbeton, van briketten, van plaatijzer, hopen gruis op de velden, opeengestapelde materialen, steigers en afbraken, werpen die vollopen met doorsijpelend water, en kilometers en kilometers prikkeldraad en hekken tussen de braakliggende gronden onder de laaghangende hemel, waar de verspreide rooksierten doorboord worden met het schrille gefluit van de locomotieven, van de treinen die voorbijsnellen onder de stortbuien...

Blaise Cendrars bezag het hedendaagse landschap met vermoeide en misleide ogen. Laten wij pogen het te benaderen met een nieuwe blik en laten wij de aarde, ons domein, bekijken alsof er geen hinderpalen waren.

In het begin van de negentiende eeuw tekent het tijdvak van de machine en de stoom, van de steenkool en het ijzer, zich nog maar vaag af tegen de horizon. Rondom een monumentale kern gevormd door kerken, kloosters, gestichten, herenhuizen, adellijke en gemeentelijke paleizen liggen de nog weinig ontwikkelde stadswijken. De industrie heeft hun omgeving en hun structuur niet beroerd en, tussen hun onaangetaste of in puin gevallen wallen, bewaren ze hun oude stelsels. De grijsaards herkennen er, ongerept, de landschappen en de vertrouwde gebouwen van hun jeugd. De straten zijn nauw en getuigen soms van een kalmte die heel dorps aandoet. De velden zijn rustig. De koeien grazen in de weiden en worden bij het kauwen niet gestoord door het voorbijrijden van die met rookpluimen getooide treinen welke nog tot de toekomst behoren. Een herder hoedt een kudde schapen. Akkers en boomgaarden, vlakten en heuvels volgen elkaar op en hun rust wordt zelfs niet verstoord door de angelusklok, waarvan het gelui in de gewoonten is opgenomen. De seizoenen worden volbracht en de boer heeft geen andere helpers dan het paard en de os. Zijn hoeve, met haar patriarchaal voorkomen, harmonieert met de omgeving. Naast de slechte stofferige wegen is er de grote baan, bijna altijd kalm, stil en verlaten. Haar verkeer is beperkt tot een tiental spannen per dag : een hooiwagen, de kar van een groenteboer, het overdekt rijtuigje van de dokter, de landauer of de karos van de kasteelheer en, natuurlijk, de diligence of de postwagen die voorbijrijdt met een vrolijk gerinkel van belletjes en een minder aangenaam geknars van wielen en veren. Met haar dikke kasseien is de grote baan hard en lastig voor de paarden, maar haar romantisch cachet wordt niet ont sierd door ijzeren borstweringen, betonnen stroken en

reclameborden. De gendarmen zijn zeldzaam en zelden ziet men een wegwijzer. De gendarmen zijn zeldzaam en zelden ziet men een wegwijzer. Steden en dorpen leven doorgaans in afzondering. De berichten die de dagbladen drukken, dateren van meerdere dagen geleden.

In 1835 opent België de eerste spoorlijn op het vasteland. Zodra de spoorweg tot de werkelijkheid behoort, blijkt hij om vele redenen een spelbreker te zijn. Een reiziger uit die heldhaftige tijd rechtvaardigt zijn misprijzen als volgt: *De afschuwelijke machine rijdt tegen een snelheid van twintig, dertig en soms veertig Engelse mijl per uur, fluitend, rook, vuur en as uitwerpend, snorkend, grollend, blaffend... Wanneer u aan uw buurman een mooi kasteel aanwijst, hebt u nauwelijks de tijd om uit te roepen: Wat een prachtig vergezicht! en reeds bent u er al meer dan een mijl van verwijderd. De duivelse machine vervoert u zo snel, dat het waarlijk een misdaad lijkt de bergen te bekijken en een beleddiging voor de natuur de heuvels te bewonderen...*

Ondanks het protest van sommigen, waaronder — en dat is werkelijk eigenaardig — men bijna geen dichters vindt (integendeel, deze laatsten bezingen de spoorweg), triomfeert het spoor en veroorzaakt het een werkelijke ommekeer. Een gedaanteverwisseling heeft plaats, gedaanteverwisseling die de sympathie heeft van de nieuwe generatie en waarvan de praktische — en psychologische — gevolgen aanzienlijk zijn. Deze vervorming, welke vele krachten vereist, veroorlooft de ontwikkeling van de industrie en geeft aan de mechanische omwenteling de gelegenheid een « nieuw regime » stevig in te stellen. In 1850 ligt de zege vast want, schrijft professor Jean Lejeune in een gezamenlijk werk over Luik en het Westen: *de Staat heeft hardnekkig zijn programma voor uitrusting van het spoor voortgezet. Om het gemis van een zelfstandige verbinding tussen Antwerpen en de Rijn goed te maken, vordert de spoorweg door de ketting van industriële bekkens van Luik, Verviers en Aken. Dank zij het hellend vlak van Ans bereikt hij Luik-Guillemins in 1842. De Cockerillfabrieken leveren de lier waarmee de treinen kunnen worden opgetrokken. In 1843 bereikt het spoor Verviers, daarna Aken waar men zo pas de lijn naar Keulen plechtig heeft geopend. De Ardennen zijn bedwongen: negentien tunnels van vijftig tot zeshonderdvijftig meter, tweeëntwintig bruggen, waaronder die van Val-Benoît, talrijke viaducten — die van Dolhain telt twintig bogen van twaalf meter en verheft zich negentien meter boven de bodem van de vallei — hebben alle hindernissen overwonnen. De vreemdelingen begroeten enthousiast die industriële prestaties. In 1844 werden vijfhonderd kilometer spoor gelegd. De Regering geeft de exploitatie in handen van private maatschappijen. België heeft op het vasteland de eerste strijd der spoorwegen gewonnen.*

De strijd is gewonnen. Het spinneweb van sporen ontwikkelt zich steeds meer en meer. Vanuit Mechelen, theoretisch centrum van het net, bereikt het spoor Brussel en Antwerpen, Gent en Oostende, Luik en de Duitse grens. Uit Gent vertrekt een lijn naar Antwerpen langs Lokeren en Sint-Niklaas. De trein rijdt voorbij de vallei van de Dender, spoort van Dendermonde naar Aalst, Ninove, Geraardsbergen en Aat. Namen en Charleroi

zijn met Brussel verbonden via Gembloers. Uit Gent kan men per spoor reizen naar Aalst. Uit Brugge verwijderd de spoorweg zich naar Kortrijk, Ieper en Poperinge. Hij verbindt ook Doornik met Jurbise, Sint-Truiden met Hasselt, Leuven met de Samber, Luik met Namen, Manage met Bergen, Marchienne-au-Pont met Erquelines, enz. De draden worden nauwer toegehaald. Het aantal plaatsen dat de trein aandoet, neemt gestadig toe. Vele streken treden uit hun eeuwenoude afzondering. De Ardennen zijn voortaan toegankelijk en men begint ze te ontdekken. Théodore Baron neemt de trein van de Lesse, plant zijn schildersezel in de omgeving van Celles en draagt bij tot het opnemen van dit hoogland in het picturale panorama. Het « verblijf in open lucht » wordt mode. Richard Heintz neemt de trein van de Ourthe en stapt uit te Vieuxville, waar hij de rotsen van Sy zal schilderen. Andere kunstenaars ontdekken de Kempen of de kust. Dank zij hen kent het landschap een nieuwe bloei.

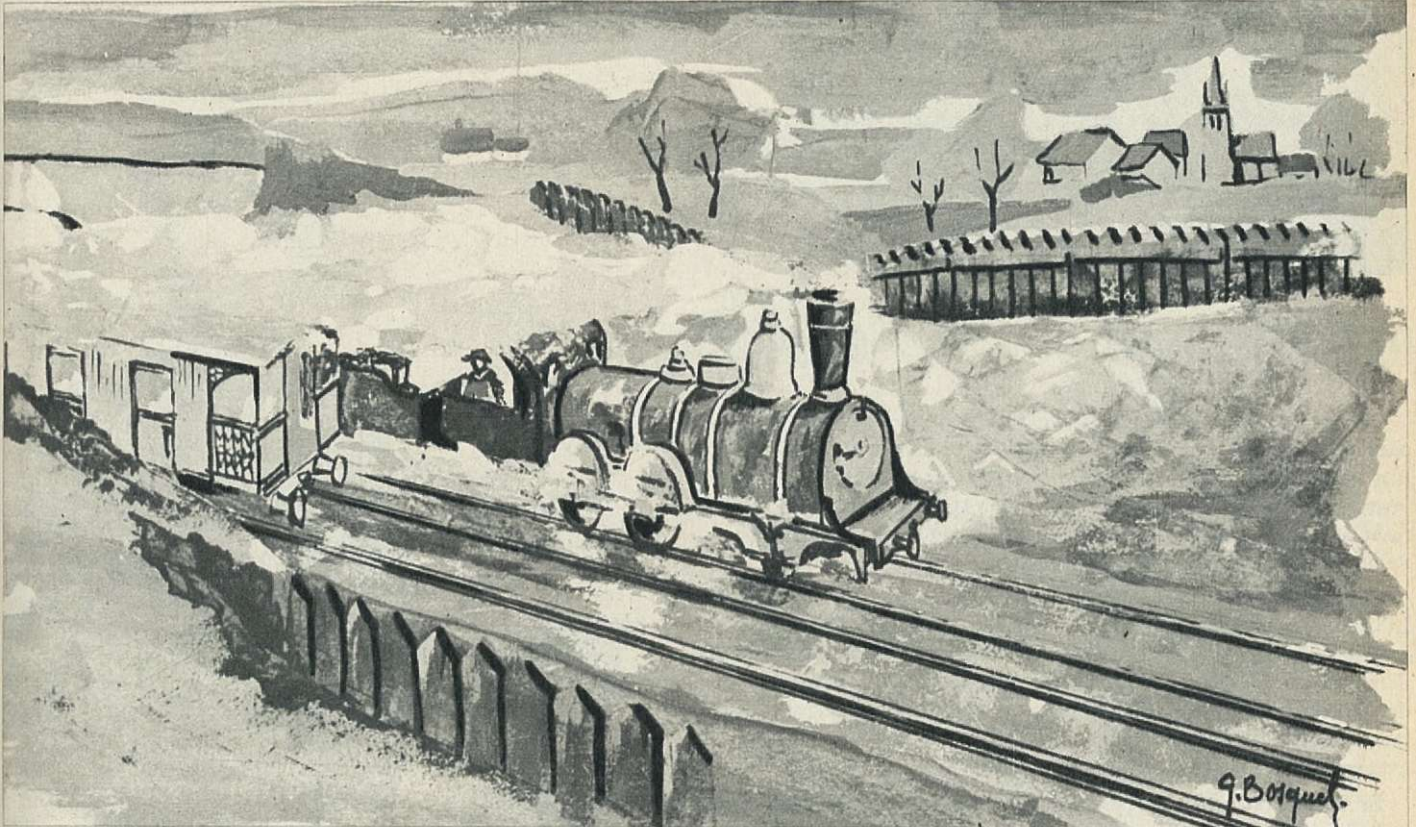
Men ontdekt dus het landschap opnieuw en dit laatste ondergaat terzelfder tijd een gedaanteverwisseling die dieper en dieper ingrijpt en hoe langer hoe meer zichtbaar wordt. Heuvels worden met de grond gelijk gemaakt, valleien worden gedempt, wouden worden verbrokkeld. *Het was een reusachtige evolutie, schrijft Roger Gillard. Daar waar, eertijds, de varen bloeide, waar de eik en de beuk groeiden, bouwde men thans stations, werkplaatsen, watertorens, bruggen, viaducten. De wekroep van de spoorwegen veroorzaakte massale bewegingen. Gehuchten rezen plotseling op; andere, die door het spoor genegeerd werden — de minder fortuinlijke —, raakten in verval, stierven uit, verdwenen. De aardrijkskunde veranderde van aanschijn, de toponomie werd door elkaar gerammeld. Elk dorp wou zijn stationshotel, zijn stationsplaats, zijn stationskwartier en zijn stationsstraat hebben — zelfs het dorp dat geen station had. Men zal de kermis van het stationskwartier beleven, evenals de markt van de stationsplaats. Later, wanneer al deze uitdrukkingen met de zeden zullen vergroeid zijn, zal men, net zoals men eertijds sprak van « die van de Berg » en « die van het Dal », spreken van « die van het Station », in tegenstelling met « die van de Kerk ». De kerktoren heeft zijn eeuwenoude symbolische waarde verloren. Het dorp is gedecentraliseerd... De kleinstedsheid beleeft haar laatste uren.*

Alles verandert, alles wordt in beroering gebracht. Dwars door het platteland, over berg en dal, breiden de sporen hun rijk uit. Evenwijdige lijnen die de gouden oogst van de zomer doorsnijden en die zich scherp aftekenen tegen de witte vacht van de winter, alsof ze met een lat getrokken werden door een nauwlettende ingenieur. Ze prenten zich in de aarde en in de rotsen, steunen zich, in ingraving of ophoping, op gecreosoteerde dwarsliggers en op een tapijt van ballast, steenslag of gebroken slak. Tunnels, bruggen en viaducten doen het spoor de hindernissen overwinnen die zich tegen zijn geleidelijke voortgang verzetten.

Het decor verandert. Zo ver het oog reikt staan langs de spoorlijn de telegraafpalen waakzaam op wacht. Hier en daar manen seinpalen met hun armen de machinist tot voorzichtigheid aan, geven hem nuttige waarschuwingen en verstrekken hem gepaste aanwijzingen. Aan

de toegang tot de vertakkingen, opgesteld als reusachtige kandelaars; duiden andere seinpalen de te volgen weg aan. Dag en nacht rijden de treinen heen en weer en brengen het oude landschap in beroering. Ze kruisen elkaar, verwijderen zich, naderen en groeten elkaar. Op de bonte treinen van weleer met hun zwarte, groene en gele houten rijtuigen, al naargelang van de klas, volgen andere in hout om dan vervangen te worden door metalen rijtuigen. De locomotieven, door de stoom met wonderbare macht beziel, volgen elkaar op zonder nochtans op elkaar te lijken zoals broers en zusters. De eerste locomotief is — volgens Théodore Weustenraad — een reus van brons met brandende ingewanden.

De treinen komen en gaan in een voortdurende maastroom. Ze verlaten de stations, grote gebouwen die bestendig in een soort van koortstoestand verkeren, of kleine afgelegen gebouwen op de buiten die maar op bepaalde uren tot leven komen. Ze doorkruisen de steden, doorsnijden de buitenwijken, steken een brug over, strijken langs een seinhuisje, passeren een nederig dorpsstation en een vertakking opent voor hen, zover het oog reikt, prachtige rechte lijnen. De snelheid verhoogt. De kilometerpalen duiken op en verdwijnen snel. Langs het traject bekijken masten, schoorstenen, blinde muren, kabels, pijlers, reservoirs en seinen de voorbijrazende treinen. De dwarsliggers daveren, de bruggen kreunen, de viaducten trillen. De overwegen sluiten en openen



Dwars door het platteland, over berg en dal, breiden de sporen hun rijk uit...

Later komt de « bogielocomotief » met, zoals Paul Fargue het gezegd heeft, haar bokkersneus, haar harde baard, haar donker borstbeen, haar borsten vol hete olie. Mettertijd verfijnen haar lijnen, tot haar romp de gestroomlijnde vorm aanneemt. Haar kleur verandert. Het donkergroen vervangt de « chocolade » tint. De locomotief blijft zich omkransen met rook en door haar witte, grijze of zwarte broze kolom of spiraal kunnen wij haar traject in de verte volgen. De regen van sintels klettert nog altijd op het gebogen dak van het platform, waarop, als op een groot schild, de twee zwetende mannen staan die het gevaarte bevelen. Op de *Decapod*, de *Mikado*, de *Pacific* of de *Atlantic* volgen andere moderne aardse monsters, voortgedreven door thermische of elektrische kracht. De heerschappij van de stoom loopt ten einde. Deze van de bovenleidingen begint.

weer. 's Avonds, wanneer de lichten beginnen te branden, bakent een hele optische telegrafie de ruimte af met haar kleuren. Een ultraviolette lichtstraal verscheurt de duisternis. De lantaarn, dat lichtpunt achteraan de trein, wordt opgeslorpt door de nacht.

Alles verandert. Alles is veranderd door de trein, want de natuur heeft zich wel moeten aanpassen aan de nieuwe eisen die hij gesteld heeft. Het landschap werd herschapen. De dichters — o.a. Verhaeren, Thiry, Linze, enz. — en de schilders — o.a. Detry, Poreau, Wolvens — hebben deze *herscheping*, waarvan de geschiedenis boeiend is, opgetekend, aanvaard, gerechtvaardigd en verheerlijkt. Het is deze geschiedenis die wij hier in grote trekken zullen vertellen.

(Wordt voortgezet.)