



J. Bosquet

## EEN INDRUKWEKKENDE BALANS.

In de landschappen die we dagelijks aanschouwen, zijn er heel wat essentiële elementen of simpele details die ons, nadrukkelijk of discreet, blijven herinneren aan het reusachtige werk dat het spoor volbracht of verwekt heeft.

Die elementen en die details hebben we opgesomd en ontleed, zonder echter alles te vertellen wat erover te zeggen viel. De veranderingen die de spoorweg aan het uiterlijk van de aarde heeft aangebracht, zijn zo omvangrijk, zo grondig, zo beslissend, zo radicaal geweest, dat het onmogelijk schijnt hun volle omvang en betekenis aanschouwelijk aan de mensen voor te

bestaan heeft in een wereld waarin de mensen naast elkaar willen leven en de weldaden van de beschaving willen delen. Gedaan, voortaan, met de steden van weleer, die slechts hollen waren waaruit geen ontsnapping mogelijk was ! Het spoor knaagde aan de heuvels, effende de bodem, dempte de valleien, overbrugde de waterlopen, baande wegen door de wouden, spleet de rotsen, ontbolsterde steden, verplaatste agglomeraties en deed er nieuwe ontstaan, wijzigde alles en schudde de traditionele aardrijkskunde door elkaar om een eigen aardrijkskunde te scheppen die ongedwongen, gerieflijk en zonder hinderpalen is. *Is het mogelijk, vroeg J.B. Dumont zich af, zich de legers van arbeiders voor te stellen die door de aanleg van de spoorwegen in beweging werden gebracht op alle plaatsen van de aardbol? Welke kolossale bergen zouden er niet ont-*

# SPOOR -

Vrij bewerkt naar  
« Paysages ferroviaires » van J. Delmelle

# LANDSCHAPPEN

stellen, omdat noch onze generatie, noch de twee of drie vorige generaties ooit de vergelijking « vóór-na » hebben kunnen maken die als een doeltreffend publiciteitsmiddel geldt voor bepaalde produkten.

Laten we nog een laatste maal trachten ons in te denken hoe het uiterlijk was van de steden en het platteland, van Vlaanderen en de Kempen, van Henegouwen en de Ardennen, vóór de zegevierende inval van het spoor. Laten we dan, na dit ingebeeld retrospectief overzicht, aandachtig het verbazend landschap beschouwen dat door de eeuw van de spoorwegen voortgebracht werd.

Het spoor tekent nu op onze landkaart vele rechte en kromme lijnen. Zijn net met dichte mazen strekt zich uit van de duinenrijen tot aan de oevers van de Sauer. Ook op de gebogen arm van de pier van Zeebrugge merkt men zijn stalen aderen op. Zelfs de zee is voor hem geen onoverkomelijke hindernis meer.

Het spoor vertrekt van de kust en verspreidt zich in alle richtingen, als de spaken van een wiel. Het stevent naar de steden in het binnenland. Het houdt er stil, herneemt zijn vaart en laat ze achter zich om voort te snellen naar de grenzen die voor zijn machines geen belemmering zijn. Zonder zich een ogenblik respijt te gunnen, neemt de gehele spoorcavalerie van de eerste tot de laatste dag van het jaar deel aan een verbazende « steeple-chase » die door geen enkele hinderpaal ontmoedigd wordt.

We hebben het al gezegd : de spoorweg heeft alle moeilijkheden die de natuur hem in de weg legde, overwonnen. Omgewoeld door de spade, gehakt door het houweel, uitgegraven door ontelbare mollen, doorboord door tunnels, ondersteboven gegoooid en in de war gebracht, is de grillige aarde voor hem gezwicht. Langzamerhand heeft hij alles vernield dat geen reden van

*staan zijn uit de ophoping van de enorme massa's aarde die met spade en kruiwagens door die legioenen van werklieden verplaatst werden !*

Denk aan alle armen die nodig waren om het spoor te doen voortschrijden, om de ophogingen en uitgravingen tot stand te brengen, om de tunnels te graven, om de bruggen en de viaducten aan te leggen. Denk aan allen die hun krachten gebundeld hebben om masten, seinpalen en bovenleidingen op te richten, om honderden stations op te trekken — van het eenvoudige wachthuisje van Lacuisine tot de monumentale stations van de Noord-Zuidverbinding — om werkplaatsen, depots en al die mierennesten te bouwen welke de spoorwegcoulissen vormen. Al die mannen — een indrukwekkend leger, dat in zijn rangen arbeiders en bedienden, ambachtshui en ingenieurs telt ! — hebben een omwenteling teweeggebracht in de beschrijving en de benaming der plaatsen. Ze hebben werken verricht die getuigen van een bewonderenswaardige stoutmoedigheid. Ze hebben de gehele materiële beschaving gestimuleerd. Ze hebben de techniek doen evolueren, die zich, dank zij hen, met duizelingwekkende vaart ontwikkeld heeft. De nijverheid heeft een snelle, niet te voorziene vlucht genomen en de gehele menselijke organisatie werd erdoor in zeer korte tijd herschapen. Al die veranderingen hebben ten slotte ingewerkt op de geest van de mens en wat een opwindende speurtocht zou het niet zijn de « drempel van de ziel » te kunnen overschrijden om eens te bestuderen wat de « spoorvloedgolf » er als bezinksel heeft nagelaten.

Zoals gezegd, heeft het spoor de techniek doen evolueren. *Onder al de wonderbare veroveringen die in onze eeuw volbracht werden, schreef J.B. Dumont over de XIX<sup>e</sup> eeuw, heeft de aanwending van de stoom bij*

de spoorwegen en de scheepvaart zeker aanleiding gegeven tot de grootste ondernemingen waarop de ingenieurs zich mogen beroemen... De nieuwe behoeften die door de aanleg van de spoorwegen geschapen werden, hebben onmiddellijk een menigte problemen doen oprijzen, die vóór het tijdperk van de spoorwegen nooit bij de ingenieurs waren opgekomen.

Het past hier wel eraan te herinneren dat het gebruik van ijzer en staal in de constructie tamelijk strikt beperkt was vóór de spoorweg zijn intrede deed. Hem danken wij de eerste grote metalen bouwwerken, waardoor een nieuwe stijl ontstond, die de weg baande voor hedendaagse architecten van het formaat van Le Corbusier en Perret. *De architectuur in ijzer schenkt aan het moderne leven halls, stations, bruggen*, schreef O. Béliard meer dan een kwart eeuw geleden. *Het is niet overdreven dat die bouwwerken overal de hoogmoedige pronkzucht vertonen van de Duitse stations en de Kehlbrug over de Rijn. Men zal ze, na ons, een zekere schoonheid toeschrijven, die we enkel betwisten omdat onze ogen nog niet gewend zijn aan hun nieuwigheid en we zelfs moeten redeneren om de buitengewone esthetische waarde te beseffen van de moderne machines... Men heeft trouwens het gevoel dat het de technische kunst is die voortaan de architectonische kunst moet vernieuwen...* De technische kunst — en in 't bijzonder die van de spoorwegtechniek heeft werkelijk de architectonische kunst vernieuwd. Het spoor heeft langzamerhand zijn stijl opgedrongen, die door allen nagebootst of aangepast werd. Het heeft het architectonisch tijdperk van het ijzer ingeluid, dat ontstaan heeft gegeven aan dit van het gewapend beton, een bouw materiaal dat sterk maar tevens voldoende plastisch is om een mooie vormgeving mogelijk te maken.

De spoorweg was daarenboven een krachtige stimulans voor de jonge industrie. Voortgebracht, tijdens zijn aanleg, door de ontdekkingen van Watt, Lavoisier, Franklin en Réaumur, zou ze weldra een niet te stuiten groei kennen. *In hun geheel beschouwd*, deed J.B. Dumont opmerken, *spruiten de industriële realisaties van de XIX' eeuw bijna volledig voort uit de stoommachine*. De stoommachine, dat is vooral de locomotief, de spoorweg die de oude omlijstingen van de maatschappij heeft doen uiteenvallen, die aan de industrie de noodzakelijke werkkrachten heeft verschaft door gans een volk, dat tot dan toe de gevangene was van zijn geboortegrond, te vervoeren naar haar fabrieken, haar werkplaatsen, haar werken. Het spoor heeft de nijverheidsgeest ontwikkeld, de oprichting van nieuwe ondernemingen aangemoedigd, winstgevende perspectieven geopend voor de produktie door haar in de gelegenheid te stellen afzetgebieden te beslaan die vroeger buiten haar bereik lagen en tevens door *die verticale concentratie, welke gaat van de mijn naar de verkoop van het afgewerkte produkt*, tot stand te brengen. Het heeft walserijen en hoogovens, gieterijen en draadtrekkerijen doen ontstaan. Het heeft de hoge vlucht van onze steenkolenmijnen bewerkstelligd: *de mijnputten nemen in aantal toe, het ritme van de produktie versnelt, de mijnwerker verkrijgt meer stabiliteit in zijn beroep en de constructiewerkplaatsen ver-*

*schijnen overal in de Borinage; Dour, Boussu, Hornu, Wasmes, Pâturages, Quaregnon, Jemappes, Flénu en Cuesmes worden vermaarde centrum, waar met het grootste succes al het materieel wordt gefabriceerd dat onontbeerlijk is voor de verslindende activiteit van de steenkolenmijnen: stoomketels, delfmachines, ventilatoren, vervoermaterieel, pompen, windassen, mijnkabels, enz..., zijn alle specialiteiten die ontluiten in de streek, waar oplettende arbeidskrachten zich gemakkelijk dit werk eigen maken en snel een elitekern vormen...* Die constructiewerkplaatsen waren niet alleen de leveranciers van de steenkolenmijnen, maar moesten ook werken voor de spoorweg. Die van de streek van het Centrum en van het Luikse bekken zouden eveneens van nabij de evolutie van het spoor volgen, baanen tractiematerieel leveren en zelf aan andere landen het nodige materieel voor de aanleg van hun spoorwegnetten verkopen. *De aanleg van de spoorwegen in de gebieden over de Rijn, vereist Belgisch, d.w.z. Luiks, gietijzer*, schreef professor Jean Lejeune. *In 1844 bouwen de Cockerillfabrieken hun derde en vierde hoogoven. In 1845 werken de hoogovens met winst; in de provincie Luik zijn er elf in werking. In 1864 wordt de fabricage van spoorstaven zeer bloeiend. De Cockerillmaatschappij besluit haar vijfde en zesde hoogoven op te richten...* Het nodige ijzererts komt op dit ogenblik gedeeltelijk uit Lotharingen. En het is de spoorweg, voor wie het zal gebruikt worden, die het vervoert in trage lange treinen.

Sedert zijn prille jeugd ontketent het spoor een ware industriële omwenteling. Geheel 's lands latent potentieel vermogen wordt blootgelegd en dienstbaar gemaakt. De oude metaalindustrie uit de Ardense bossen verhuist naar de streken met steenkolenontginning, waar mettertijd belangrijke bevolkingscentrums ontstaan. De steden groeien, breiden zich uit en krijgen meer luister. De industriële overrompeling wordt steeds overweldigender. Hier en daar, stuk voor stuk, plant zij het meest fantastische decor dat men zich kan indenken. Haar fabrikaten worden steeds talrijker en gevariëerder. De levensvoorwaarden verbeteren langzamerhand. De mens scheidt voor zichzelf nieuwe behoeften. Hij streeft naar meer comfort. Heel de economie wordt erdoor gestimuleerd. In de gehele geschiedenis van de mensheid is er maar één andere periode geweest die een gelijkaardige omwenteling heeft teweeggebracht, maar dan op een bijna uitsluitend geestelijk niveau. Het is die van de Renaissance, die het einde betekende van de Middeleeuwen, met haar enge scholastiek en haar paralyserende vooroordelen.

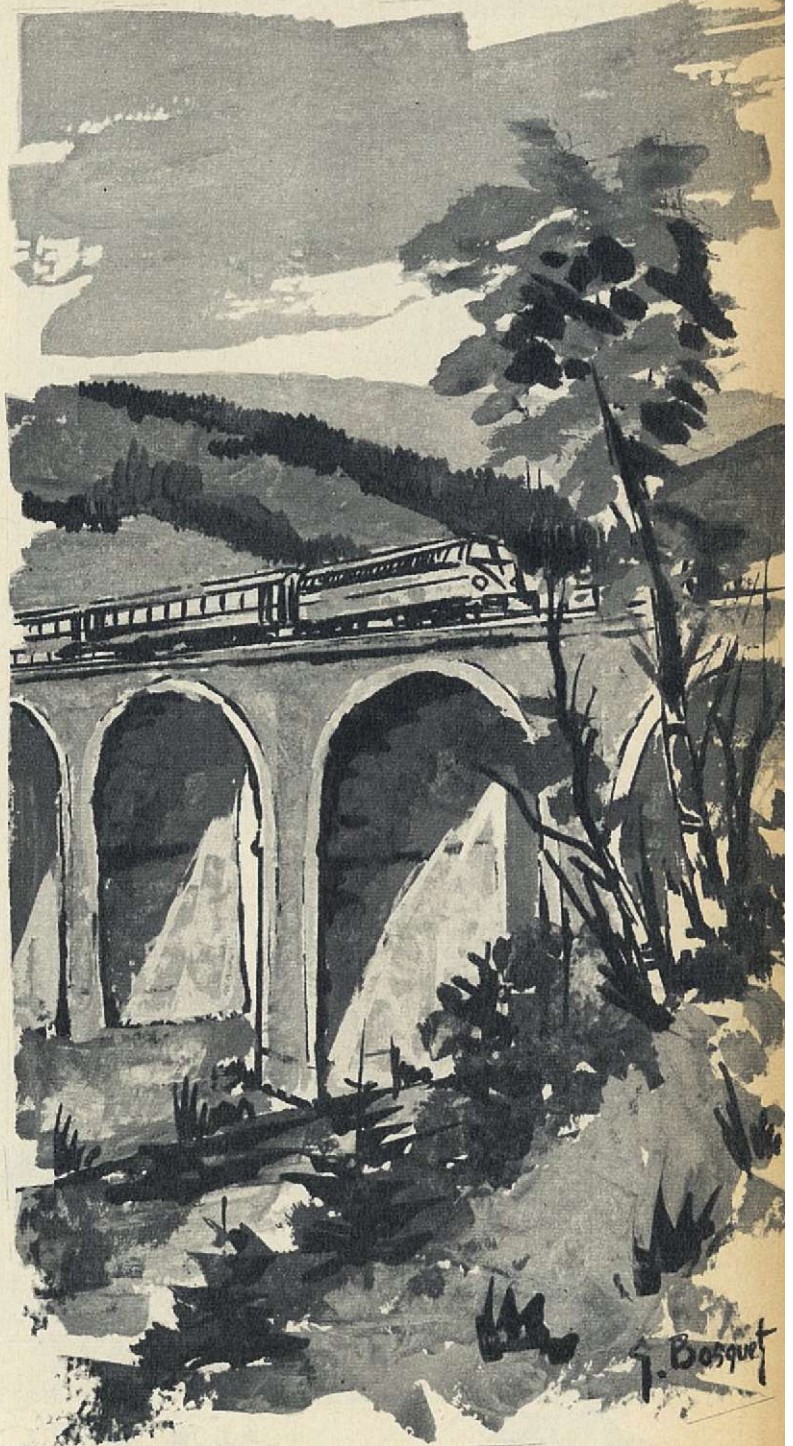
De trein wordt stilaan een gewoonte van allen en iedereen. De mens gaat beseffen dat de wereld zich niet beperkt tot zijn dorp, zijn stad, zijn kleine provincie. Hij leert reizen, begint er belangstelling voor te krijgen en er vreugde aan te beleven. Vakantiecentrums ontstaan in de vallei van de Maas en aan de kust. Een zeer oude maar kwijnende industrie begint te herleven: het hotelwezen. De evolutie gaat haar onstuitbare gang en zinloos is Verhaerens weeklacht die, in 1883, in « La Plage » verschijnt, een te Knokke

gesticht klein dagblad waaraan enkele letterkundigen meewerken die de rust en de schoonheid van dit strand waarderen : *Neen, Mijnheer, neen, Mevrouw, de trein zal u niet naar Knokke brengen. Hij stopt te Heist en, ronduit gezegd, moge God en de heren Ministers ervoor zorgen dat hij nooit verder gaat...* De trein laten verder rijden tot Knokke ware, volgens de dichter, een vergrijp tegen het natuurschoon geweest. Het zou het einde hebben betekend van *dit meest karakteristieke dorp van de Vlaamse kust...* De trein, die sinds 1868 Heist aandeed, zou uiteindelijk Knokke bereiken en van het oude dorp, gelegen nabij de monding van het Zwin, een van de vermaardste badplaatsen maken van heel de Belgische kust. In 1830 telde Knokke maar 1.005 inwoners, meestal vissers, landbouwers, ambachtslieden, molenaars en handelaars. Nadat eerst de buurtspoorweg, en daarna de spoorweg die plaats aandeden, liep in korte tijd dit cijfer op tot 2.000. In de loop van de volgende jaren bleef het bevolkingscijfer stijgen en bereikte 3.000 in 1910, 4.025 in 1918, 6.000 in 1925, 7.000 in 1930, 8.500 in 1935, 9.500 in 1940, 10.000 in 1945, 11.000 in 1947, 14.000 in 1959. Wanneer het badseizoen hoogtij viert, schat men op 130.000 tot 150.000 het aantal badgasten dat nu samendromt op die vroeger afgelegene plaats en dit dank zij de zon, de spoorweg en natuurlijk ook de weg. Ofschoon deze laatste tegenwoordig een belangrijk aandeel heeft in de aanvoer van de badgasten naar Knokke, blijft het niettemin een feit dat het spoor aan de basis ligt van de verbazende ontwikkeling van die badstad.

De spoorweg, die de reislust opwekt, is het vertrekpunt geweest van de buitengewone opgang van het toerisme, die moderne ontspanning. Iedereen beseft het economisch belang dat het verworven heeft. Men kent de weerslag ervan op sociaal gebied. We weten ook welke invloed het uitgeoefend heeft en blijft uitoefenen o.a. op de literatuur, dit moge blijken uit de vele boeken die het verlangen naar vreemde landen opwekken. Maar dit is niet het voornaamste punt dat ons aanbelangt. Ons interesseert in de eerste plaats al wat het toerisme in het leven geroepen en verbeterd heeft : wegen die leiden naar het heerlijkste natuurschoon en de mooiste plekjes voor ons openstellen, sportterreinen en speelpleinen, museums, belvédères, zweefstoelen en kabelsporen, jeugdherbergen, kampeerterreinen... En ook alles wat de liefde voor de openlucht en de afwisseling — door de spoorweg mogelijk gemaakt — heeft opgewekt : landhuisjes en villa's die van een terugkeer naar de vrije natuur getuigen en die zowel op de Kempense heide als in de groene Ardense landschappen hun soms wat te opzichtige kleuren ten toon spreiden.

En zo zou men nog talloze andere voorbeelden kunnen aanhalen van alles wat het spoor, rechtstreeks of onrechtstreeks, geweld of toevallig, aan verandering, vervanging, ontwikkeling en vernieuwing in het landschap heeft voortgebracht. In den beginne, zegt de Genesis, *was de aarde vormeloos en leeg...* Als een omschrijving van die gewijde tekst zouden we kunnen zeggen dat, vóór het spoor verscheen, de aarde eenvormig en onbewogen was. Onbewust van haar rijke verscheidenheid, berustte zij in een roemloze pas-

siviteit. Als een klomp boetseerklei die gereed ligt om door de beeldhouwer bewerkt te worden, vermoedde ze niet welk aantrekkelijk gelaat verborgen lag onder haar traditioneel masker.



De spoorweg verscheen en begon dadelijk die klomp te bewerken, de klei te boetsen, uit die massa een wereld naar voren te toveren die de wereld is waarvan de mensen van nu de onverdeelde erfgenamen zijn. Wij hebben die wereld lief omdat ze ons toebehoort. En omdat haar lot ook het onze is !

EINDE.