

VERGEELDE BLADZIJDEN

"FYSIOLOGIE VAN DE SPOORWEG"

of hoe een Franse journalist, honderd jaar geleden, de spoorweg zag

Het toeval, dat weleens de god van de verzamelaars genoemd wordt, zal me die dag ongetwijfeld bijzonder gunstig geweest zijn toen ik, zo maar, een van die typische Brusselse boekenwinkeltjes binnenstapte. Al snuffelend in een zonderlinge stapel oude volumina, viel mijn oog op een boek met groene band. *Physiologie des chemins de fer*, las ik, in opvallende vergulde letters, en tot mijn niet geringe verrassing. Verder vernam ik nog dat het reeds in 1867, in Parijs, door een zekere Hetzel uitgegeven werd. Blijkbaar een unieke vondst, dacht ik, want men heeft niet elke dag het geluk een werk te ontdekken dat een eeuw geleden aan de spoorwegen werd gewijd. Ik werd er zozeer door geïntrigeerd dat ik onmiddellijk aan het lezen ging. Na een tiental bladzijden stopte ik de antiquaar het schamele bedrag in de handen dat hij ervoor vroeg en trok er vandoor met mijn schat onder de arm.

Schat? Heus, het woord was niet te sterk, want mijn ontdekking verschafte me het genoegen een wonderbare reis te maken in een honderdjarig verleden. In een decor dat een speelse nabootsing leek van de sfeer die de stukken van Labiche typeert, doorkruiste ik, bij wijze van spreken natuurlijk, het Franse spoorwegnet uit de tijd toen de dames een hoepelrok en de heren een snor, stijl Napoleon III, droegen.

De auteur van die *Physiologie des chemins de fer* was een zekere Edouard Siebecker, journalist bij de *Figaro* — destijds een schitterende referentie. Om de titel van zijn werk te begrijpen, doet men er goed aan zich de toenmalige, overdreven voorliefde te herinneren voor alles wat verband hield met de « experimentele geneeskunde » welke de geleerde Claude Bernard zo pas aan het publiek geopenbaard had. Waren de Spoorwegen, net als de Mijnen en de Bruggen en Wegen, immers niet een van de « lichamen » van de Staat en konden ze derhalve geen aanspraak maken op een onderzoek van hun fysiologie?

Maar Siebecker was een journalist en geen geneesheer, en — een geluk voor de lezer — het is geen rapport over een lijkschouwing, doch wel een reportage die hij ons bezorgt.

Een reportage waarvan de bladzijden beurtelings humoristisch of ontroerend zijn, maar die tot het einde werkelijk belangwekkend blijft.

Laten wij dus onze gids volgen en onze spoorwegtocht aanvangen in het

Inlichtingsbureau.

Verlang je te weten hoeveel je reis gaat kosten, wanneer je kunt vertrekken, welke de plaatsen zijn waar je zult kunnen uitstappen indien je een toeristenbiljet neemt?

Vergeet terloops niet dat een reiziger zich nooit voldoende ingelicht acht. Wanneer de bediende van het inlichtingsbureau hem alles goed heeft uitgelegd, loopt hij naar een andere bediende die terzake niet bevoegd is en gewoonlijk alles door elkaar haalt. Dan keert hij terug naar de eerste om dezes antwoord te critiseren. Wanneer dat slechts eenmaal gebeurt, wil die bediende zijn uitleg wel herhalen, maar bij de derde of de vierde maal wenst hij je, indien hij ten minste geen sul is, naar de duivel en, heus, je hebt het wel verdiend. Niettemin ga je, billijkheidshalve,

klacht indienen en bezorg je de man een flinke uitbrander.

Dat is je goed recht, je bent reiziger.

Indien een gelukzalige uit het paradijs bevel kreeg neer te dalen in een inlichtingsbureau van de spoorwegen, zou hij reeds na drie dagen verdoemd zijn.

Thans richt onze gids zich tot de

Lokettist.

Je neemt dan toch maar je biljet en je bent verbaasd over de koele toon en de snelle wijze waarop je de prijzen gezegd en de plaatsbewijzen toegeworpen worden.

De ontvanger... moet een parate kennis hebben van :
— de prijs van de drie klassen, van 200 tot 300 stations ;
— het vertrekur in elk van die stations ;
— de plaats van elk biljet in zijn enorme plaatskaartenkast.

Hij mag geen potlood nemen om je rekening te maken, daar allen die achter je in het rijtje staan je hartverscheurende kreten naar het hoofd zouden slingeren, vrezende dat ze nooit zullen vertrekken. En toch zijn er die hoofdrekken met een verbluffende snelheid.

Wanneer we ten slotte de kostbare biljetten in handen hebben, begeben wij ons naar de wachtkamer waar de biljetten nagekeken worden door

De kaartjesknipper.

Zijn dienst vergt een aanwezigheid van ten minste tien uren per dag.



Het station van de « Chemin de fer du Nord » omstreeks 1860.

Het is hem verboden zich te verwijderen, te roken, welke gratificatie ook te aanvaarden van het publiek, dat alles op straffe van boete.

Gewoonlijk is hij een oudgediende, gehuwd en hoofd van een gezin ; men doet er goed aan hem van kleren te voorzien, anders zou hij waarschijnlijk naakt lopen.

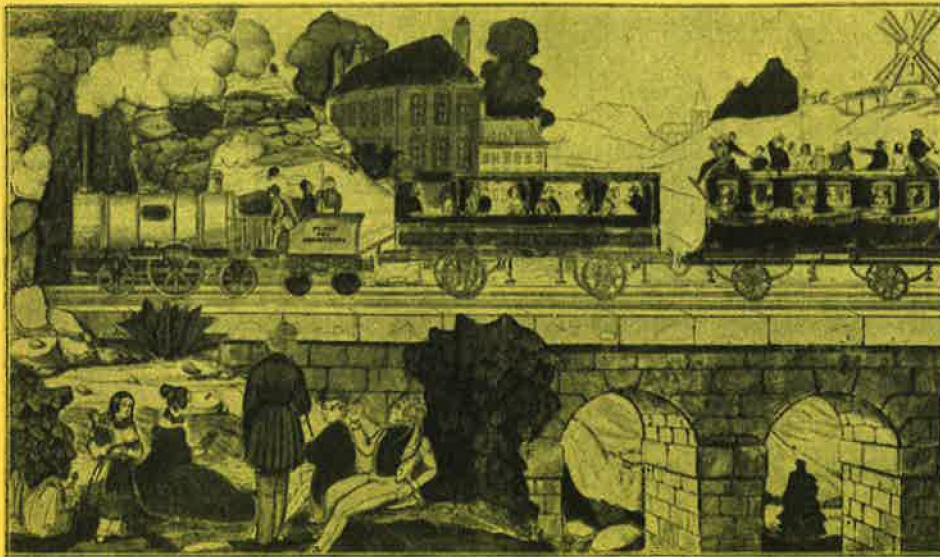
De kaartjesknipper staat op een strikte toepassing van het consigne, en de weerspannige reizigers noemen hem soms gendarm ! Negentienmaal op twintig zet hij een hoge hals, heft het hoofd op en antwoordt trots :

« Ik ben gendarm geweest en ik beschouw het als een eer. »

En daar zijn we dan op de perrons « die onmetelijke trottoirs welke de sporen afzetten en waarlangs de treinen gevormd worden ».



VERGEELDE BLADZIJDEN



De spoorweg van Enghien naar Montmorency in 1865 met zijn « uitkijkers » voorzien van waarschuwingstrompetten, die aan de uiteinden van de imperiaal gezeten zijn.

« Op het perron wandelen heren met mooi bestikte petten, die toezicht houden op het instappen.

Een ervan is de stationschef : hij is natuurlijk de meest « bestikte ». Het is aan hem dat je je klachten kunt voorleggen en kleine gunsten kunt vragen. »

Verder « bemerk je, in het spoor en op het perron, een menigte lui die, in hun blauwe katoenen boezeroens in het middel bijeengehouden door een brede gordel, wagens voortduwen of sjouwen aan karretjes beladen met bagage : dat is *de ploeg*. Elke dag lopen die mannen gevaar zich, in een ogenblik van verstrooidheid, door een locomotief in stukken te laten snijden. »

Eindelijk komt dan onze trein en als een scheepskapitein staat voor ons

De chef van de trein.

Hij is verantwoordelijk voor de reizigers, voor hun bagage, voor de geldswaarden die hem worden overhandigd, voor de dienstbrieven die hij onderweg moet afgeven, de stukgoedzendingen, de ongevallen.

Indien hij een collo of een brief op hun bestemming vergeet af te geven, geldboete !

Indien hij te laat aankomt, geldboete !

Indien hij te vroeg aankomt, geldboete !

De chef van de trein moet al de gebeurtenissen van de reis vastleggen in een rapport dat hij bij aankomst afgeeft. Hij spreekt misschien weinig, maar schrijft veel, en sommige van zijn rapporten zijn echte meesterwerken.

Hier hebt u een staaltje ervan :

« Op tijd aangekomen te S., met tachtig minuten vertraging. enz. »

Bij doortocht onder de brug te X... hebben personen, waarschijnlijk met slechte bedoelingen, de hierbij gevoegde steen naar mijn hoofd gegooid, enz. »

Onze gids observeert de mannen van het spoor zoals ze zijn, maar is toch ook niet inschikkelijk voor de reizigers die hij verwijt niet langer « de oude Franse voorkomendheid te kennen » (toen reeds !)...

« Ieder voor zichzelf, ieder in zijn eigen gezelschap. Men legt honderdtwintig mijl af zonder zijn reisgezellen aan te spreken en men verlaat ze zonder ze te groeten. De zeden zijn zozeer veranderd dat het onschuldigste meisje argwanend zal terugdeinzen voor een elementaire beleefdheid welke haar door een reiziger betuigd wordt, wel wetende dat er een verdachte bedoeling achter schuilt. » En de auteur voegt er aan toe : « Het comfort heeft de zeden van de goede omgang versmoord. »

Daar is onze trein vertrokken. Na terloops gesproken te hebben over de machinist en de stoker, respectievelijk bestuurder en bevoorrader van de ijzeren vuurvreter aan kop van het konvooi, observeert Siebecker vanuit zijn hoekje bij het raam andere trouwe dienaars van het spoor, o.m. de « wisselwachter ».

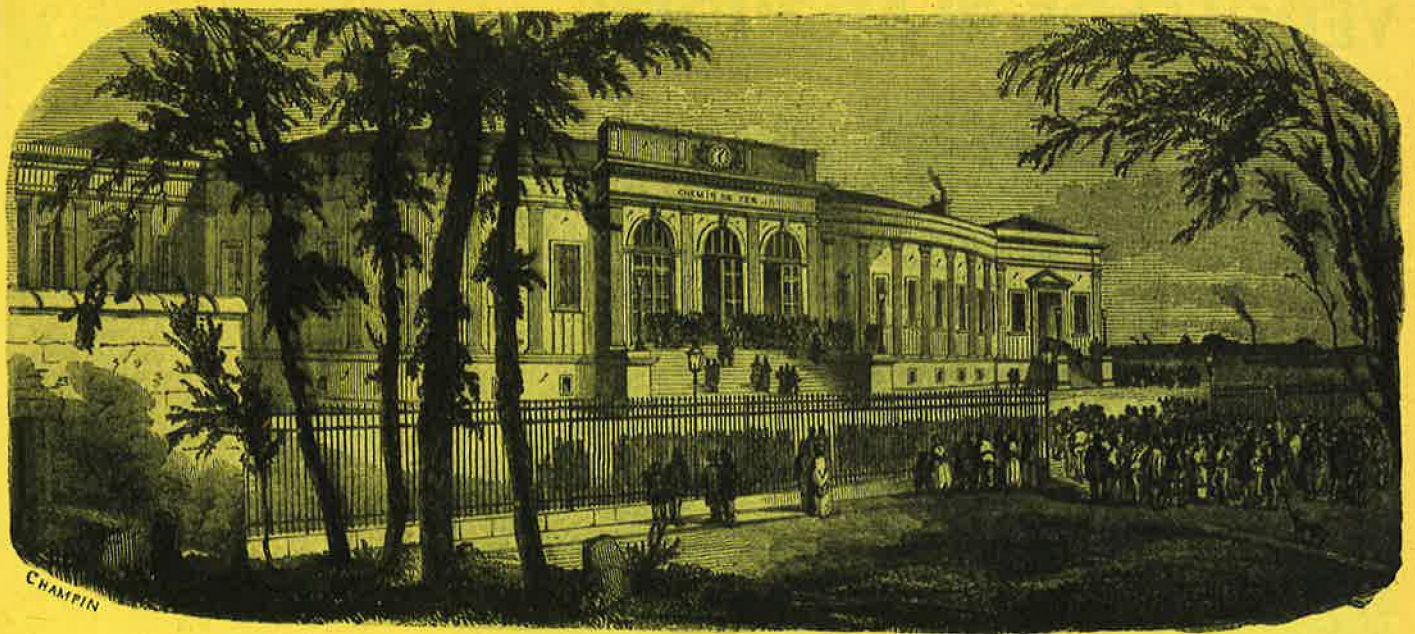
In zijn handen berust elke dag het leven van 4.000 tot 5.000 personen.

Hij mag geen enkele seconde verstrooid zijn.

Hij is de Jan Klaassen van het huis ! Wees ervan overtuigd dat, bij elke bagatel die zich voordoet, je tot aan het einde van het onderzoek, slechts één kreet zult horen :

— 't Is de schuld van de wisselwachter !

De wisselwachter moet volmaakt zijn. Adam zou, vóór de zondeval, een goede wisselwachter geweest zijn.



Buitenaanzicht van het Station van Parijs.

En hier komt de overwegwachteres, een andere vergeten dienaress van de veiligheid.

Zij heeft een jaarsalaris van 200 tot 300 fr., een baanhuisje en een kleine tuin. Tussen twee konvooien in, zorgt ze voor haar huishouden, vertroetelt haar man, koopt kinderen, geeft hun de borst, brengt ze groot, huwelijkt ze uit en wordt overmand door de slaaper rechtvaardigen, nadat ze de wereld aan haar voeten heeft zien voorbijrijden, zonder hem evenwel te hebben gekend.

Maar Siebecker rijdt ons niet alleen over de sporen en naar de stations. Hij laat ons eveneens een kijkje nemen achter de schermen van de « Administratie », waar we nader kennis maken met het gilde van de « Pennelikkers ». Dat bezorgt ons een parodiërende beschrijving van een enthousiaste voorstander van de papieren rompsloinp.

Hij wil het allemaal zelf doen, werkt voor zes, tiert, vloekt, sakkert, is een nagel aan de doodkist van zijn onderbureauchef, jakkert zijn bedienden af, is het ongelukkigste wezen ter wereld, wordt door niemand bijgestaan, kan enkel op zichzelf rekenen, geeft zich nooit bloot, zelfs als het om een geheim gaat dat Jan en Alleman kent, bewaart angstvallig de sleutels van zijn « heiligdom », geeft nooit een woord uitleg en verwondert zich erover dat men hem niet begrepen heeft. Hij spreekt over de spoorweg, droomt ervan. In het leven is er slechts een ding dat telt : de spoorwegen ; onder de spoorwegen, slechts één echte spoorweg : — de zijne ; en in zijn spoorweg, één enkele man : hij ! Hij weet op alles wat aan te merken. Geef hem een brief : « U hebt me met uw brief van... » en je krijgt hem gecorrigeerd terug : « Met uw brief van... hebt u me... »

Een dame dient een nog al koele klacht in : razend overvalt hij je en tiert :

— Nou, maar, die dame is niet eerlijk ! Mijnheer X..., neem een blad papier en schrijf haar een zeer beleefde brief waarin je haar zegt :

« Mijnheer, in antwoord op uw brief van... heb ik de eer U te berichten dat », en zo ga je verder !

Zijn bestendige overprikkelde toestand draagt hij mee naar huis. Knorren, schreeuwen, is zijn lang leven. Voor hem is het kantoor nooit dicht. Wanneer zijn vrouw het met zo'n leven langer dan zes maanden uithoudt, neemt ze er het hare van of lacht ze hem elke avond twintigmaal vierkant uit. Thuis zijn ze — mensen en dieren — eraan gewoon hem op alles te horen razen. Hij is onbetaalbaar.

« De soep werd op onregelmatige wijze gemaakt. Men gelieve er peper en zout aan toe te voegen. »

« Het hors-d'œuvre is slecht geklasseerd in de schaal-tjes. »

« De saus van de ragout werd niet gecollationeerd. Het is duidelijk dat dienaangaande de voorschriften van bladzijde 227 van de Keukenmeid voor platteland en stad niet in acht genomen werden. »

Zijn vrouw vraagt hem een juweel voor haar naamfeest ; als hij goed gezind is, antwoordt hij : Mij hierover spreken. »

En als een klap op de vuurpijl, krijgen wij een pareltje van een dossier. Het klinkt zo « straf » dat wij aan de echtheid van de geschiedenis twifelen, maar, zoals de Italianen zeggen, « se non è vero... ». Hier komt

De legende van de pet.

Een wegwerker vindt een pet op het spoor. Hij overhandigt ze aan zijn baanmeester. Deze maakt een rap-

VERGEELDE BLADZIJDEN



Het Station van Parijs,
zoals het uitgeeft op de sporen.

port voor zijn sectiechef en stuurt het hem op, samen met het voorwerp.

De sectiechef maakt een rapport voor de ingenieur van de afdeling, die, op zijn beurt, alles met een nieuw rapport aan de hoofdingenieur overmaakt.

De hoofdingenieur stuurt die stukken en de pet ter inzage aan de chef van de exploitatie. Een onderzoek wordt ingesteld door een inspecteur van de afdeling op het grondgebied van de plaats waar de pet gevonden werd, zulks om uit te maken of, op het ogenblik dat die pet op het spoor terecht kwam, er geen hoofd onder zat en of de illustere eigenaar van dat hoofd niet door een trein beschadigd werd. Neen, de pet was alleen. Overmaking van het desbetreffend rapport van de inspecteur en terugzending van de pet.

De pet wordt naar het klachtenkantoor, sectie gevonden voorwerpen, gestuurd, waar de zeven administratieve stukken die haar vergezellen, in een map gestoken worden onder de titel Dossier n° 297,653.

Een maand later vindt de loopjongen, bij het schoonmaken van de kantoren, een vormeloos voorwerp vol slijk en aangewreton door motten; hij gooit het in de vuilnisbak. Na een deskundig onderzoek van die bak, legt de voddenraper beslag op het hoofddekseel.

Hij heeft er geen flauw idee van dat die lomp, welke geen twee cent waard is, het Dossier n° 297,653 is, dat de maatschappij wellicht een vijftiental franken kost.

Inzake de betrekkingen van het publiek en van de pers met de spoorwegen, vestigt Siebecker reeds zeer

terecht de aandacht op de neiging om het minste ongeval overkomen aan een reiziger op te schroeven, terwijl de noodlottige gebeurtenissen op de weg geminimaliseerd of stilzwijgend voorbijgegaan worden.

Hij wijst bijzonder op het nut dat de netten erbij hebben hun stem in de dagbladers te laten horen.

De maatschappijen worden vooral aangevallen omdat ze zich niet verdedigen, hoewel ze zo naïef zijn almoesen te geven aan twee of drie snertkrantjes die drie bladzijden advertenties hebben, niet gelezen worden door het publiek, een oplage hebben van honderd exemplaren en geredigeerd zijn door arme sukkelz zonder talent, zonder stijl en zonder speciale kennis, voor wie ze Tehuizen voor litteraire Ongeneeslijke Zieken zijn.

En zo zijn we aan het einde gekomen van onze reis in gezelschap van Edouard Siebecker, journalist uit het Tweede Keizerrijk. Drie jaar na de publikatie van dit boek, ontspoorde het Keizerrijk en zijn trein te Sedan. Maar de spoorweg is gebleven, en sommige uitlatingen van de auteur schijnen na honderd jaar nog actueel te zijn.

Zijn grote verdienste bestaat erin, naast de kleine gebreken uit die tijd, op uitstekende wijze het ontluiken van een « spoormansgeest » te hebben onderscheiden, een geest die sedertdien voortdurend in de hele wereld sterker op de voorgrond getreden is.

P. VANKEER.