



Een dynastie van SPOORMANNEN

Een werk
van
J. Delmelle

Nog anderen pleegden allerhande aanslagen om de actie van de nazi's te verlammen. Het was op deze wijze dat de zoon van de oude Marcel, Jozef Barbeaux, thans bediende bij de Directie van de N.M.B.S., deel uitmaakte van een groep die vooral belast was met operaties tegen de door de vijand gebruikte vervoermiddelen, o.a. door het veroorzaken van ontsporingen en het vernielen van troepen- en goederentreinen. Hij nam, onder andere, deel aan het oplazen van een brug over de Lesse, die aan beide uiteinden bewaakt was door drie soldaten van de Wehrmacht verscholen achter een flankborstwering voor machinegeweren. Het was een kiese, uiterst gevaarlijke operatie maar zij zou niettemin volledig slagen. Jozef en zijn gezellen bereikten hun doel. Tijdens deze aanslag liep Jozef een voetversteking op en ontstapte ternaauwernood aan de achtervolging van de Duitsers. Een zijner kameraden schoot het leven erbij in. Deze zeer speciale operatie kon begrijpelijkerwijze alleen in het nachtelijk duister tot een goed einde gebracht worden. Een man — de groep omvatte er vier in totaal — stak al kruipend de spoorbaan over, daalde met twee ladingen springstof de ballast af en bereikte de voet van een der stalen pijlers waarop de brug rustte; daar groef hij — zonder gerucht te maken — een kuil om er zijn pakjes in te stoppen en ook die welke een zijner gezellen hem achtereenvolgens aanbracht. Deze gezelschap was Jozef. Hij legde driemaal de afstand af en droeg telkens twee ladingen. Er waren dus in totaal acht ladingen. Vier hiervan werden aan de voet van de ene pijler geplaatst, de vier andere aan de andere pijler in kuilen die zorgvuldig werden toegestopt met grote steenblokken en toegewreven met aarde. Op zeker ogenblik meenden de Duitse bewakers een gerucht te horen en richtten zij een krachtige lichtbundel op de helling. Gelukkig vonden de twee mannen een providentiële bescherming achter het dichte struikgewas rond de steunpijlers. De lichtstraal klampte hun schuilplaats even aan, scheen er behagen in te scheppen, zocht verder, kwam terug, kroop omhoog en zocht weer verder, achterdochtig, ongerust. Daarna werd het opnieuw duister. Het werk herbegon. In de verte hoorde men een trein aankomen. De twee mannen hadden hun werk beëindigd, trokken zich snel terug, terwijl zij het Bickford-snoer afrolden. Twee minuten later waren zij terug bij hun kameraden. Het lint werd aan de ontsteker gekoppeld. De trein naderde langzaam. Weldra verscheen hij in de draai van de vallei. De vier mannen bekeken elkaar.

« Het is tien over middernacht. Hij is het ! »

Vastgeklampt aan de voorkant van de locomotief, richtte een Duitse soldaat de sterke stralenbundel van een koplamp op de spoorstaven, een twintigtal meter vóór de traag aanrollende trein.

« Zij betrouwen het niet, zei een der mannen.

— Denkt gij dat de lading zal ontploffen ?

— En waarom niet ? Zoekt, in alle geval, een behoorlijke dekking. Wij krijgen zeker een hagel van stenen en ijzer over ons lijf ! »

Behoedzaam reed de locomotief de brug op. Om het komend schouwspel niet te missen, richt een van de vier mannen zich plots op en dreigt alles in de war te sturen.

« Neerliggen, beveelt de chef terwijl hij met kracht de stang van de ontsteker indruwt. De grond davert geweldig. De brug heft zich plots omhoog, breekt en stort in, de wagons worden meegesleurd terwijl steenbrokken en schroot door de lucht vliegen. De man, die zich oprichtte, gaf geen gevolg aan het bevel van de chef. Wellicht heeft hij het niet gehoord. Stenen en schroot, ballast en klinkbouts ploften als hagel terug op de grond. Door de luchtverplaatsing achteruitgeworpen stuikte de man ten gronde, de schedel verbrijzeld door een metaalscherf, niet groter dan een noot, maar zo scherp als glas. Eenmaal de taak volbracht, stond er de drie overlevenden, indien zij er tussenuit wilden geraken, nog slechts een ding te doen : er zo

haast mogelijk vandoor gaan, zonder zich de tijd te gunnen het lijk van hun ongelukkige makker mee te sleuren of te begraven. Aan de overzijde van de brug openden de soldaten het vuur, op goed geluk af, en doorzeefden met hun kogels een groot gedeelte van de helling waarop onze mannen zich bevonden. Binnen weinige ogenblikken zou de intussen verwittigde kommandant, de omgeving van de lijn en van de brug doen « uitkammen ». Uit de wagons die van de ontploffing gespaard bleven — de drie laatste — kwamen enkele gewapende wachten. Er moest zo spoedig mogelijk door het kreupelhout gevlucht worden. Tijdens deze vlucht was het dat Jozef een voetversteking opliep door over een wortel te struikelen. Daar hij nog slechts met veel moeite voortkon, was het alleen aan de hulp van zijn makkers te danken dat hij zich kon redden. In de vroege morgen bevonden zij zich reeds in veiligheid te Dinant in het huis van een spoorman die de leden van deze organisatie een goed hart toedroeg; zij waren gelukkig hun taak te hebben volbracht maar treurden tevens over het verlies van een hunner makkers.

Zo voerden deze verzetslieden en spoor mannen, vier jaar lang, een strijd tegen de bezetter, een verborgen, wreedaardige en onverbiddelijke strijd. In hun taak werden zij geholpen door talloze collega's die hun toevlucht niet hadden kunnen zoeken in de ondergrondse beweging. Aan hen hadden zij kostbare medewerkers die hun geld, eetwaren, klederen en onderdak verschaffen doch tevens ook inlichtingen over de uren van doortocht der troepentreinen, over de samenstelling der goederentreinen — inzonderheid deze met brandstof — bestemd voor het vijandelijk leger. Allen, die van de ondergrondse weerstand, zowel als die van het openbare leven, waren aldus verenigd, niet enkel door de geestelijke verwantschap die alle dienaars van het spoor verbindt, maar tevens door de verdediging van een zelfde en grootse zaak, die van het vaderland en van de vrijheid.

De herinnering aan de vier oorlogsjaren vervaagt stilaan in onze geesten. Wat schijnen de gebeurtenissen van deze wrede jaren, waarvan wij de getuigen en tevens de acteurs waren, ons nu reeds lang vervlogen ! Wij denken niet meer aan de verduistering, aan het lange oponthoud van de treinen in volle veld, aan het onheilspellend gehuil der sirenen, aan het ketsen van de nagels onder de ruwe botten der marcherende bataljons, aan het gekraak der ontploffingen, maar wij bewaren het aandenken van hen die vertrokken om nooit meer terug te keren, en wij voelen ons overweldigd door een diepe droefheid. Omdat de oorlog, waaraan zij de oorlog verklaarden, het middelpunt blijft van onze bekommernissen, de meest bestendige van onze bezorgdheden.

XV. — DE SOCIALE GEEST

Jozef Barbeaux werd geboren in oktober 1919. Hij begon zijn legerdienst einde februari 1939, en vertoefde op 10 mei 1940 aan het Albertkanaal, toen de Duitsers ons land binnenrukten en aldus eens te meer onze neutraliteit kwamen schenden. De oude Marcel verzekerde dienst op de lijn Brussel-Charleroi. Omstreeks 6 uur vloog een formatie stuka's op min dan 300 meter hoogte boven de trein. Marcel wist niet dat de oorlog uitgebroken was doch, weinige tijd later, toen hij te Baulers aankwam, vernam hij, ontsteld en verontwaardigd, het schrikwekkende nieuws. Hij dacht onmiddellijk aan zijn jongen. Zou hij hem nog ooit weerzien ? Zouden de Duitsers hem niet doden ? Dagen aan een stuk bleven hij en Esther bijna zonder een woord te wisselen. Na het einde van de achttendaagse veldtocht slaagde Jozef erin met enkele gezellen aan de krijgsgévangenschap te ontsnappen en keerde hij naar huis terug. Tijdens de daarop volgende dagen toog hij op zoek naar een betrekking. Marcel kon hem bij de spoorweg als tijde-

lijke bediende binnenloodsen. Daar hij nog ongehuwd was en tevens een van de laatst aangeworvenen, werd hij op het einde van 1942 door de bezetter aangewezen voor de verplichte arbeid. Toen besloot hij tot de ondergrondse beweging toe te treden.

Na de bevrijding nam Jozef opnieuw zijn plaats in bij de spoorweg. Hij werd vast benoemd in 1948. Vier jaar geleden bracht hij het tot opsteller. Hij debuteerde bij de dienst van de uurregelingen, ging over naar de pensioendienst en maakte thans deel uit van de dienst der betwiste zaken. De oude Marcel weet niet precies waarin het werk van zijn zoon bestaat. Al wat hij weet, is dat zijn dienst zich bezighoudt met het oplossen van hangende kwesties die bijna altijd van elkaar verschillen. Wanneer Jozef zijn ouders komt bezoeken, gebeurt het evenwel dat hij op het ene of het andere geval inspeelt, zonder echter in details te treden, en al wat zijn vader uit zijn woorden kan afleiden, is dat de spoorweg zich voor duizend en een verschillende problemen geplaatst ziet waarvan de leek niet het minst de omvang en de ingewikkeldheid vermoedt.

Verscheidenheid, ingewikkeldheid! De spoorwegen kunnen natuurlijk niet vergeleken worden met de ene of andere nijverheids- of handelsonderneming, waarvan het activiteit min of meer beperkt is. De spoorwegen kunnen met geen enkele van die ondernemingen vergeleken worden. Zij zijn een grote machine, een enorm raderwerk waarvan de goede werking afhangt van een ongelooflijk aantal wieltes met allerlei afmetingen, het ene al brozer dan het andere. Die grote machine wordt aangedreven door een veer. Deze steeds gespannen veer

is het hoofdbestuur dat samengesteld is uit duizend en een onderdelen die zorgvuldig in elkaar passen en onderling eng verbonden zijn. Deze duizend en een onderdelen zijn de verschillende afdelingen, de verschillende diensten. De ene houdt zich bezig met dit, de andere met dat: tarieven, abonnementen, ontvangsten, verdeling, statistieken, mechanografie, controle, archieven, toerisme, pers, agentschappen, materieel en aankopen, studiën en plannen, laboratoria, kunstwerken en grote werken, kledingfonds, vakonderwijs, examens en wedstrijden, televerbindingen, werkplaatsen en locomotievendepots, stations, garages, drank- en spijszalen, drukkerij, aanvullende en vervangingsautobussen, sociale werken. Ik som ze zo maar op voor de vuist. Het hoofdbestuur is een reusachtige bijenkorf waarin elk hokje zijn belang en zijn functie heeft. Elke bediende die ervan deel uitmaakt, vormt als een schakel in een zeer lange ketting. Elke schakel verzekert de samenhang en de doeltreffendheid ervan.

Is de reiziger, die een station binnenstapt, de trein neemt naar welke richting ook en uiteindelijk op zijn bestemming aankomt zich wel bewust van de aanzienlijke som van aandachtige en zorgvuldig gebundelde inspanningen die er nodig zijn om de volmaakte werking te verzekeren van de grote organisatie waarop hij een beroep deed? Alles schijnt hem normaal en het is trouwens maar best zo. Hij heeft geen vermoeden van het werk dat achter de rug is en dat ook voortdurend achter de schermen geleverd wordt opdat hij zo tevreden mogelijk zou zijn. Indien hij zich ervan rekenschap gaf zou hij, meen ik, nooit een station betreden dan met een waar gevoel van





bewondering! Indien hij ervan een vermoeden had, zou hij ongetwijfeld nooit klagen over de tarieven die, natuurlijk, naar zijn mening immer te hoog liggen!

Datgene waarvoor de reiziger geen oog heeft, ontgaat zelfs al te vaak aan de aandacht van de spoorman zelf. Hij vervult zijn taak en weet dat zij belangrijk, nuttig, noodzakelijk is, en dat er elders, andere spoormannen zijn die een ander werk doen dat het zijne aanvult. Gewoonlijk gaan zijn gedachten niet verder dan dat. Hij ook zou zeer verwonderd opkijken, indien men hem zou aantonen dat zijn werk, waaraan hij zoveel belang hecht — en dat trouwens een werkelijk belang, een onontbeerlijk belang heeft — ingeschakeld wordt in een



ontzaglijk geheel, waar tegenover hij slechts een druppel water in de zee betekent.

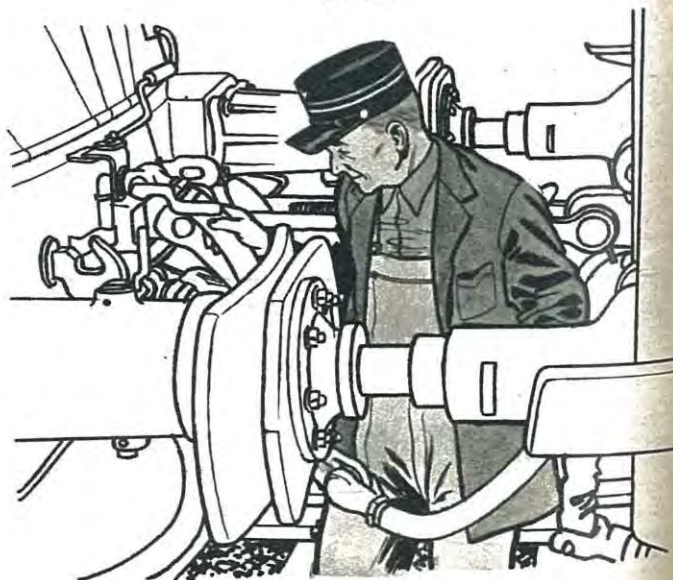
Gedurende het kwart eeuw dat de ouwe Marcel bij de spoorwegen doorbracht, heeft hij nooit aan dit alles gedacht. Dank zij Jozef, die hem over zijn werk en over de directie sprak, kreeg hij stilaan een kijk erop. Jozef deed hem een beter inzicht krijgen in de essentiële rol die elke spoorman vervult, van de hoogste tot de laagste sport van de ladder, heel vaak zonder dat hij zichzelf ervan bewust is. Welke verantwoordelijkheid, welke reden tot fierheid!

Het prachtige raderwerk van de spoorwegen fungeert in ons land sedert bijna honderdveertig jaar met een merkwaardig regelmaat. Het menselijk, het sociaal element spelen in dit bestendig welslagen een eersterangsrol waarvan de belangrijkheid niet bedreigd wordt door het ingrijpen van de techniek die vooral de laatste jaren steeds meer en meer uitbreiding nam. De techniek helpt de mens. Zij vervangt hem echter niet. Het is nog immer de mens die, vandaag nog, de impuls geeft, waardoor het mechanisme de dynamische beweging krijgt.



die het nodig heeft om zijn doeltreffendheid in stand te houden, te verhogen en te vermenigvuldigen. Daarom precies, is de geschiedenis van het spoor vóór alles, de geschiedenis van de mensen die zich eraan gewijd hebben en die allen werken in eenzelfde sociale geest en met eenzelfde plichtbewustheid. Al die mannen dragen dezelfde benaming: « spoormannen ». Allen houden zij aan deze benaming als aan een eretitel. En het is een van de mooiste titels die er bestaan!...

EINDE



HET SPOOR