Ode aan de SPOORWEG

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

Het spoor heeft Europa in zijn ban geslagen... het nodigt ons uit tot de vrolijke Reis !

« Bedwelming van het vertrek ! roept Emile Henriot uit... Hier zit ik nu in mijn single, gelukkig, verwonderd, zonder erin te geloven. Veertien dagen vakantie. Wat een vreugde ! » (1).

... De trein zet zich in beweging. Op zijn beurt deelt Paul Valéry ons zijn indrukken mee. « Plotseling is het alsof de tijd begint ; hij zet zich in beweging ; de trein wordt het evenbeeld van de tijd waarvan hij de stiptheid overneemt en de macht uitoefent. Hij verslindt de zichtbare dingen, schudt alle geestelijke waarden door elkaar, overrompelt met zijn massa het beeld van deze wereld, en laat struiken, huizen, provincies in het niet verdwijnen... » (2).

Men nadert Parijs ; het is nog vroeg in de morgen... « Een na één, schrijft Jules Romains, verdwenen de expressen in deze voorstad als in een struikgewas. De reizigers zagen hoe de huizen groter werden en samendrumden ; hoe de wegen samenkwamen en in straten veranderden. De nieuwaangekomenen meenden dat de beweging, die hen meevoerde, zich overplantte op de dingen ; dat deze groeiende massa Parijs was dat zich samenbundelde, net als uitgerafelde wolken die door de wind naar een cycloon gedreven worden... Zij hadden de indruk, dank zij de trein, een universele toeloop voorbij te steken, plaatsen in te winnen... » (3).

Elders beschrijft Jules Romains ons de doortocht van een sneltrein : « Geen haar van mijn hoofd werd, zoals men zegt, geraakt. Maar ik had de indruk dat het een onzichtbare verwoesting was, een uitrukking die niet doet bloeden, waarvan men niet sterft, maar waarvan men op een geheimzinnige wijze lijdt, alsof de ruimte die zo dicht bij ons vlees ligt, ons niet vreemd was... »

Henry Bataille bezingt de treinen die ergens ver in het station staan, « de treinen die dromen in de morgendauw » :

Ik hou van natte treinen die door de velden rijden,
De lange denderende goederentreinen
Die, tegen de regen, hun zware mantels van dekkleren dragen
Of die ganse nachten in de rangeerstations slapen (4).

En Anne de Noailles roept uit :

Ah ! hoe brandt in mijn hart die kreet
Vol verlangen naar treinen voor het platteland !...

Jules Verne, die tovenaar uit onze jeugd, leert ons de Russische stations kennen, werkelijk vreemde plaatsen, « die evenveel bezocht worden door hen die het vertrek gadeslaan als door hen die vertrekken... ».

Er wordt daar zoiets « als een kleine nieuwsbeurs gehouden », beweerde hij (5).

Een andere grootmeester van de Reis, Paul Morand voert ons, met de Simplon-Orient Expres, naar de boorden van de Zee van Marmara (6). Ofwel laat hij ons binnendringen in de intimiteit van een derde klas rijtuig, ergens in de Franse vlakte. Zoals in de vertellingen van Canterbury, is er een non die haar rozenkrans bidt en de soldaat die aan zijn veldfles drinkt, de handelsreiziger met zijn hobby en de gepensioneerde die zijn bankbriefjes telt, de jongeman die zijn liefdesbrieven herleest en het kind dat de vloer met zijn snipperingen bestrooit » (7). Een luik uit een landelijk tafereel, een spoorwegkiekje !... Maar zouden deze bekoorlijke scenes zich niet in welk hoekje ook van Europa hebben kunnen afspelen, daar waar het spoor reeds zijn macht uitgespreid had, daar waar de nieuwe tijden reeds begonnen waren ?

(1) « La Rose de Bratislava ».
(2) « Le Retour de Hollande ».
(3) « Le Six Octobre ».
(4) « Le Beau Voyage ».
(5) « Michel Strogoff ».
(6) « Ouvert la Nuit ».
(7) « Chronique de l'Homme maigre ».

HOOFDSTUK IV

Wel, ik heb u nagenoeg mijn gedachte gezegd.
Victor HUGO.

Op die wijze had het spoor, in het begin van de XIXe eeuw, volledig burgerrecht verworven op ons vasteland. België bezat ongeveer 2.000 kilometer spoor ; einde 1870 zal het er 3.136 tellen. In Frankrijk waren de maatschappijen reeds opgericht ondanks de woelingen van 1848 ; de lijn Parijs-Lyon-Middellandse Zee — de keizerlijke lijn — was zopas ingewijd. Het oude Europa was onherkenbaar geworden. Er was een wervelwind over heen gestormd die de bergtoppen neerhaalde, de valleien vulde, de bossen uitroeide, vlakten en struiken, velden en huizen teisterde. Wat een wonderlijke omploeging ! Op deze eeuwenoude grond die Ys en Lutetia zag, waar Genoveva bad, waar Shakespeare en Ronsard zongen, waar Ermesinde liefhad, waar Roland en Jeanne d'Arc stierven, daar verhief zich een stad van ijzer en vuur.

Het was een reusachtige evolutie. Daar waar, eertijds, de varen bloeide, waar de ploegvoren kronkelden, 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 kleinsteedsheid beleeft haar laatste uren.

Ook de stad onderging een omwenteling. Eerst werden de stations er slechts met een uiterst voorbehoud in toegelaten. Men verwees ze naar de buitenkant, soms zelfs op een hele afstand van de huizen, zoals de ongewensten. Maar eens te meer voltrekt zich het mirakel. De bewoners uit de provincie stromen toe in de steden, het « niemandsland » wordt gevuld met arbeiderswoningen, magazijnen, bruggen ; weldra bereikt de stad het station. Ondertussen gaat de « rush » verder. Want de spoorwegen hebben de mogelijkheden van de agglomeraties die zij bedienen vertienvoudigd ; fabrieken, werkhuizen, nieuwe handelszaken worden opgericht. En de stad rekt zich uit, treedt buiten haar oevers, overstroomt het spoor, vervoegt de heide, dringt haar achteruit : de weg van het ijzer heeft de voorstad geschapen.

*
**

« Het prestige van het mooie mechanisme, meer nog dan het loon, verwekt de roepingen. » Deze zin van André Labarthe zou, althans voor een groot gedeelte, het succes van het beroep van spoorman kunnen verklaren.

Spoorman, een eenvoudig woordje dat echter als een stortvloed over de wereld is gekomen en thans in de vier windstreken weerklinkt. Twintig miljoen mensen dragen deze naam die leeft in honderd miljoen harten.

In de verschijning van de spoorman ligt er niets dat hem van de andere mensen onderscheidt ; de spoorman wordt gerangschikt onder de gewone mensen die de biologen met een geleerde verklaring als tweehandige zoogdieren met opgerichte lichaamsstand begaafd met verstand en een gearticuleerde taal, omschrijven. Afgezien van het feit dat sommigen uniformen en kepies dragen

die aangepast zijn aan hun beroep, afgezien ook van het feit dat velen onder hen een karakteristieke taalschat hebben — iets wat men « spoorwegtaal » is gaan noemen —, hebben zij, althans op het eerste gezicht niet, geen andere levenswijze en gedrag dan het grootste deel der gekende stervelingen. Er zijn er jongen en ouden, kleinen en groten, zwaarlijvigen en graatmageren. Er zijn er zwijgzamen en anderen die welbespraakt zijn, opgeruimden en droefgeestigen en, natuurlijk, goeden en minder goeden — wat de onvolmaaktheid van de menselijke natuur schijnt te bewijzen, voor zover dit althans nog nodig mocht zijn. Maar deze laatsten vormen, zoals dit in een evenwichtige maatschappij past, gelukkig een uitzondering.

De spoorman is, over het algemeen, een fatsoenlijk mens. Hij is trots op zijn werk, zijn werk dat hij zonder veel misbaar vervult, zoals de boer het doet op zijn land en de soldaat op het slagveld. Een van de eerste hoedanigheden van de spoorman is dat hij trots is op zijn beroep en tevreden zichzelf te kunnen zijn. Hierdoor overtreft hij tal van andere lieden in deze wereld en in een tijd waarin te veel individuen in hun eigen ogen slechts genade vinden in de mate dat zij er behagen in scheppen zich anders te willen voordoen dan zij werkelijk zijn. Men kan hieruit afleiden dat, indien de spoorman, fysiek, niet verschilt van de « homo sapiens », hij niettemin, een wel bepaald moreel type vertegenwoordigt.

Toen het spoor zich voor goed gevestigd had, heeft het onder zijn banier een disparaat leger verzameld. Iedereen kwam uit zijn dorpje, zijn « nest » met zijn eigen typische manier van spreken, denken, redeneren, verklaren, begrijpen, aanvaarden. Het was nog geen geheel, maar een som van ongelijke eenheden. Men was daar gekomen omdat men dezelfde honger had, dezelfde dorst of omdat men dezelfde droom koesterde ; men was daar samen en daarmee

uit. Maar deze mensen, verenigd door eenzelfde ideaal, zochten en vonden elkaar. Onder hen smeedde zich een band, groeide er een eenvormigheid, een verwantschap, een genegenheid. Zij werden zich ervan bewust dat zij de schakels waren van éénzelfde ketting, de schepen van éénzelfde zee, de strijders van éénzelfde strijd, verenigd in voor- en tegenspoed. Zij hadden een nieuwe klasse in het leven geroepen, een maatschappij in de maatschappij gesticht. Maar elke grote familie kan slechts onbedreigd voortbestaan indien haar leden, hoever zij ook van elkaar verwijderd zijn, het besef van hun eenheid bewaren.

Gevoel van eenheid, doch ook van samenhang. De baanmachinist, die 's middags te Parijs vertrekt, denkt aan zijn collega uit Marseille die hem 's nachts zal aflossen. Indien de rijtuigpoetser uit Brussel met zoveel liefde de ruiten van het slaaprijtuig schoonmaakt, is het omdat hij weet dat « zijn » rijtuig binnen enkele uren, in de zon van de Romeinse perrons zal rijden. Zo ook vergaat het de lijnen die een ingenieur uit Hamburg of Leeds trekt, en die stang, schaar, rem zullen worden, een onderdeeltje van de ene of andere spoorweg dat morgen wellicht, in een ander deel van de spoorweg, door een Afrikaan of een Aziaat in de draaibank zal geperst worden. En dat weet de ingenieur uit Hamburg ; ook de smid uit Delhi weet het. Hoe wonderbaar is in feite deze wereld van de mechaniek waarin, zoals in het raderwerk van een reusachtige klok, elke beweging, elke inspanning, jazelfs elke gedachte aan de wet van een merkwaardige harmonie gehoorzamen. Zo wordt de spoorman, dank zij zijn beroep, hoe nederig het ook is, met het universele verwant. Zijn daden zijn gebonden aan de daden van andere mannen die honderden, duizenden kilometer van hem verwijderd zijn. En nooit voelt hij zich zo dicht bij de anderen als op het ogenblik dat hij, als een onbekende, zijn dagtaak volbrengt. Deze akte van geloof in de broederlijkheid, in de mensheid, dit afstand doen van het individualisme, dat niets uit zichzelf kan presteren, ten voordele van de massa die alles is — geestesgesteldheid waaruit de grote mensenwerken ontsproten zijn — dit is een van de andere aspecten van de spoorman. Dit is, nog eens, een van de redenen waarom de spoorman zich van zovele andere personen onderscheidt.

De spoorman weet dat hij een rol speelt in de evolutie van de planeet. Indien de spoorweg stilvalt, valt al het geluid, al het licht, heel het bloed van de wereld stil. Hij is verantwoordelijk tegenover de mensen voor het deel van de beschaving dat hij hun gebracht heeft. Dit bewustzijn van zijn nut, deze trots, deze hoogmoed — maar is de hoogmoed niet de oppermachtige heerser van de wil ? heeft Poe gezegd —, ook dit is een van de geestes-kenmerken van de spoorman. Daarom overtreft hij alle knoeiers : valse arbeiders, valse overwinnaars, valse helden — die parasieten van de mensheid.

Bij de spoorweg onderscheidt men zittende en rijdende diensten. Het rijdend personeel bestuurt de treinen : het sleept vijf tot zeshonderd reizigers of twaalfhonderd ton materialen achter zich aan. Men noemt ze de « zwartmuilen », de aristocraten van het spoor... « Zij zijn altijd zwart, zegt Etienne Cattin (1), en de wegwachteres die al de ouderen kent omdat zij ze sedert meer dan tien jaar ziet voorbijrijden, zou ze niet erkennen indien ze wit waren. » Somtijds sneuvelt er een. Hij is gestorven op de lijn, « ergens op het front », zoals een soldaat. Een ogenblik onoplettendheid, een onvoorzichtigheid... de locomotief kent geen genade. Ofwel is hij, eenvoudigweg, gestorven omdat hij een kind, een grijsaard wilde redden, omdat hij zijn « werktuig » wilde sparen. Zijn kameraden begraven hem. Bij de terugkeer van het kerkhof, stapt men een herberg binnen ; en men drinkt enkele glazen ter herinnering aan de afgestorvene. Dat alles gebeurt zonder veel misbaar, zonder tranen zoals het mannen past. Een ritus een traditie... een ogenblik in het leven van de spoormannen.

Maar die van het spoor, dat zijn ook de anderen — al de anderen — zij die werken in de buik van de locomotieven, zij die de dwarsliggers leggen, de bankwerkers, de draaiers, de elektriciens, de poetsers, de kraandrijvers, de laders, de telegrambestellers, en al die onbekenden, zij die dagen aan een stuk papier vol krassen, en die, 's avonds, na hun dagtaak, naar de bioscoop gaan, Simenon lezen, Trenet beluisteren, of alleen maar hun kinderen aaien, hun tuintje schoffelen, van hun aanstaande vakantie dromen... Maar die pennelikkers heeft Courteline zeker niet gekend !

Dat is het dus wat het spoor, buiten zovele andere dingen, aan de wereld heeft gebracht : de spoorman. Ook nog wat anders heeft het leren kennen : de reiziger.

(1) « Ceux du Rail », Julliard, Parijs, 1954.

De mens is een reiziger van de leeftijd af dat zijn geest ontwaakt, hij is het van het ogenblik af dat hij het eerste wezen was. Lang vóór de raketten, is de mens naar de maan gegaan ; lang vóór de zeevaarders, is hij binnengedrongen in het land van Thule... Maar de echte reizigers, heeft Baudelaire gezegd :

... zijn zij die alleen vertrekken
om te vertrekken ; met een verlicht hart, net als ballons,
Wijken zij nooit af van hun noodlot,
En, zeggen zij immer, zonder te weten waarom : Vooruit !

Van bij het ontstaan der spoorwegen, wordt het een stormloop naar de loketten. De bedienden zijn uitgeput van vermoeidheid, de stationschefs weten geen uitkomst meer. De perrons dreunen onder de menigte, men weigert volk. Beroepsprofiteurs kopen, bij tientallen, biljetten op die zij, vervolgens, op de zwarte markt, tegen dubbele, driedubbele prijs verkopen. De administraties maken zich ongerust ; schandalen breken uit die in de strafrechtbanken zullen belanden.

Nooit heeft een dergelijk enthousiasme zich van de massa meester gemaakt, nooit heeft een roes haar zo explosief geladen en bezield. Voortaan reist iedereen, verplaatst iedereen zich per spoor. « Per trein reizen » wordt een erezaak, een bewijs van goede smaak. Men kan voor of tegen de spoorweg zijn : dat is een kwestie van beoordeling ; maar het belet niet dat iedereen hem gebruikt ; het is een zaak van aanzien, van belang. Het spoor heeft de reis gedemocratiseerd ; het heeft ze toegankelijk gemaakt voor alle beurzen, voor alle verzuchtingen... het heeft de gelijkheid geschapen. Het mooie avontuur zal niet meer het voorrecht zijn van hoogmoedige landjonkers noch van bevallige juffers. De wagen onttroont de kales. Op de politieke en ideologische revolutie volgt de sociale revolutie. Zeventienhonderdnegenentachtig duurt voort.

Weet men ook dat de toepassing van het universele uur aan het spoor te danken is ? De tijd ligt nog niet zo ver af dat elke streek, elke provincie, elke stad hun eigen tijd hadden die als zovele wettelijke uren aangenomen waren. In feite waren deze laatste zeer talrijk, en bestonden er zelfs aanmerkelijke verschillen tussen nabij gelegen lokaliteiten. Het volgende voorbeeld illustreert dit duidelijk : wanneer het te Brussel 9 h 15 was, wees de wijzerplaat in Luxemburg 9 h 22 aan. Een dergelijke toestand was natuurlijk onverenigbaar met de goede gang van een vervoerdienst die van de stiptheid één van zijn essentiële regels gemaakt had.

De begeleiders en de reizigers van lange afstandstreinen waren, herhaaldelijk, genoodzaakt hun horloges vooruit of achteruit te zetten en men kan allicht vermoeden dat een ogenblik van verstrooidheid meer dan één verwarring deed ontstaan. Deze toestand was eveneens hinderlijk voor de stationsbedienden daar zij, voor het aankondigen van de treinen, moesten rekening houden met de mogelijke verschillen in tijd. Het spoor heeft zich dan ook, heel spoedig, met dit netelig probleem bezig gehouden. De Amerikaanse spoormannen mogen de eer opeisen dit probleem te hebben opgelost. Zij verdeelden de aardbol in vierentwintig meridianen — of uurzones — en, om hulde te brengen aan het vermaarde Britse observatorium, bepaalden zij dat de nulmeridiaan door Greenwich zou lopen. Dit stelsel berust dus op de indeling van de dag in vierentwintig middelbare uurzones. De plaatsen gelegen in de eerste zone geven het uur van Greenwich aan : dat is het uur van West-Europa. Telt men nu de zones in de richting van het oosten, dan loopt het uur van al de plaatsen gelegen in de tweede zone zestig minuten voor op dit van Greenwich. Men gaat zo verder tot de twaalfde zone, waar het uur twaalf uren voorloopt op dat van Greenwich. Wanneer men nu, integendeel, in de richting van het westen gaat, loopt het uur zestig minuten achter bij elke nieuwe zone... Het G.M.T.-uur, of universele uur was geboren. In korte tijd hadden al de spoorwegnetten, en weldra de hele wereld, het aangenomen.

Het spoor heeft ons, echter, niet alleen grote dingen en schitterende verwezenlijkingen gebracht. Ook op het eenvoudige leven van alle dagen, op de intimiteit van het gezin, op de dagelijkse gewoonten en ontspanningen heeft het zijn stempel gedrukt. Een kaartspel uit die tijd wordt de « spoorweg » genoemd. De boekhandelaars verkopen geïllustreerde kaarten waarop het « Geduld », de « Aardbol », de « Olifant », « Utopia », de « Pijl », en « Illustrious » die voorlopers van de B.B.'s en de C.C.'s, in 't zwart en in kleuren afgebeeld zijn.

Omstreeks 1845 werd een nieuw ganzespel gepubliceerd dat heel wat ophef zal maken : het is het « Spel van de spoorweg ».

Enkele tijd later, brengen Parijs en Nuremberg de « speelgoed-treinen » op de markt ; de kermissen lanceren de « spooktreinen ». Men zal zelfs herbergiers aantreffen die « spoorweg-

menus » aanbieden (1). In 1852 werden de « spoorwegbibliotheken » opgericht door Louis Hachette ; de werken uitgegeven onder deze titel werden te koop gesteld in de stationskiosken ; hun omslag was met een locomotief versierd.

Het spoor heeft eveneens het particulier initiatief aangewakkerd. De tandradspoorwegen, de zwaartespoorwegen, de kabelspoorwegen — al deze wondere dingen die, vandaag, een bron van genoegens zijn voor hen die met de bergen dwepen — zijn, in feite « speciale spoorwegen » ; het is trouwens aldus dat zij in de vaktaal betiteld worden. Wat de zweefbanen en de stoeltjesliften betreft, andere kleinoden waarop de toerist verzot is — hen kan men moeilijk in deze categorie rangschikken, vermits het begrip spoorweg logisch het bestaan van een ijzeren spoor veronderstelt.

Maar lang vóór het ontstaan van deze vervoerwijzen was men getuige geweest van de « hondenspoorweg ». Deze « vondst » wordt ons overgeleverd door « Le Journal de Bruges » van 1845. Luister maar wat men hierover schrijft : « Twee Engelsmannen hebben in België vennoten gevonden voor de bouw van een « hondenspoorweg », van Blankenberge naar Oostende, bestemd voor het vervoer van vis. Vier honden zullen in een licht rijtuig, beladen met twee tonnen vis, gespannen worden. Gedreven door de honger, zullen ze tot lopen aangespoord worden door een vers stuk vlees dat op enkele duimen van hun neus te bengelen hangt aan een stang die uit het rijtuig steekt...

Voor het vervoer van brieven, dat sneller moet geschieden, zullen twee hazewinden ingespannen worden. In plaats van een stuk vlees zal men aan de stang een dode of opgemaakte haas hangen die aan de uitgehongerde honden de indruk zal geven van te vluchten.

Hebben onze twee eilandbewoners werkelijk bestaan ? Of moet men dit artikel alleen maar als een geestige grap beschouwen ? Het heeft geen belang... Laten we de legende niet vernietigen. Want deze regels hebben hun plaats, naast zoveel andere, in de wonderbare geschiedenis van het spoor...

HOOFDSTUK V

En dat gaat verder in de verte, altijd, verder,
En dat gaat verder in de verte, altijd, verder,
En de geweldige maalstroom draait, draait,
[eindeloos.

Raymond QUINOT.

Na gans Europa overdekt te hebben, zal het spoor beginnen met de verovering van de planeet. Natuurlijk zijn het de kolonies die het vertreksein geven. Laten wij nochtans aanstippen dat de Verenigde Staten en Canada niet gewacht hebben tot 1850 om spoorwegen aan te leggen. De Amerikanen hadden hun eerste lijn op 28 december 1829 geopend, de Canadezen in 1836. Maar laten wij ook niet vergeten dat Canada, sedert 1763, een Engels Dominion was en dat er bloed van John Bull in Uncle Sam's aderen stroomt. Deze verwezenlijkingen waren dus, voor een groot gedeelte, het werk van het oude Engeland... « Rule Britannia ! »

Afgezien van deze twee landen, is het India — een andere parel van de Engelse Kroon — dat de eer mag opeisen het eerst de « sporen » van de Europese landen te hebben gevolgd. In 1853, vier jaar vóór de bloedige onderdrukking van de Cipayers, werd de lijn Bombay - Thana voor het verkeer opengesteld. Panama, dat toen zijn kanaal nog niet had, wijdde zijn eerste trein in op 28 januari 1855. De 26e september van hetzelfde jaar wordt de exploitatie van de Australische lijn Liverpool - Sydney aangevat. Ondertussen zwoegt het koortsachtige Albion aan de ontvoogding van de afstammelingen van Toetanchamon. Op 1 januari 1857, viert men, met een typisch oosterse pracht, de opening van de lijn Alexandrië - Kaïro.

In Algerië, waar de Fransen hun pacificatiewerk voortzetten, doen de spoorwegen hun intrede : de 1e november 1868 wordt het spoor Oran - Relizane in dienst genomen. De eerste Japanse trein rijdt, in 1872, tussen Yokohama en Tokio. De Chinese reus komt in beweging. Op 30 juni 1876, viert men de inweiding van de lijn Sjanghai - Kungwam. Een ingenieur van bij ons — Jean Jadot — zal, in 1898, de concessie bekomen voor het baanvak van Peking naar Hankow. Is dit geen prachtig voorbeeld van de overweldigende activiteit van het Belgische spoor ? « Laten wij hulde brengen aan al deze wakkere pioniers, zal, bij deze gelegenheid, een Pekinees dagblad schrijven, hun namen zullen voor altijd, als een levend licht, midden in de sterren geschreven staan. » En zestig jaar later zal de Belgische dichter uitroepen :

Samen, met hun armen,
Die van 't Westen, die van 't Oosten
Samen, met hun zielen,
Gelen en Witten
Hebben zij de nieuwe muur gemaakt...

Aan de grenzen van Eurasië is men evenmin werkeloos gebleven. In 1880 beginnen de werken aan de Transkaspische lijn. Deze verbindt vandaag Krasnovodsk, gelegen aan de Kaspische zee, met Tachkent over Merv en Boekhara ; zij werd in 1888 voor het verkeer opengesteld.

In die tijd reeds werd, in de politieke milieu's van Moskou, de gedachte, Rusland met zijn uitgangswegen op de Stille Oceaan te verbinden, beschouwd als een levenszaak voor het Tsarenrijk. De Transsiberische spoorweg, dit reuzewerk, het meest fantastische dat het spoor ooit heeft durven verwezenlijken, was geboren in het brein van de mensen.

De eerste houweelslag werd gegeven te Vladivostok op 19 mei 1891. Op 27 oktober 1896 werd de spoorweg van West-Siberië, van Tcheliabinsk naar Novonikolaievsk (1) langs Omsk, plechtig ingewijd. De eerste reizigerstrein reed het station Irkoetsk binnen op 28 augustus 1898. Vijf jaar later was de verbinding Moskou - Vladivostok beëindigd.

Van dat ogenblik af was de verbinding per spoor, over twee continenten, van de Atlantische met de Stille Oceaan verwezenlijkt. Calais en Oostende liggen nog slechts op enkele dagreizen van Japan. Mayne-Reid en Louis Boussenard kunnen hun helden uitsturen voor de verovering van nieuwe avonturen. En Nikita Kroesjtsjev zal, een halve eeuw later, met een parodie op het spreekwoord kunnen verklaren : « Alle wegen leiden naar Moskou ».

De Verenigde Staten van hun kant willen natuurlijk niet ten achteren blijven. In 1863, toen het ijzeren net reeds ver gevorderd was, reden de eerste restauratiewagens tussen Philadelphia en Baltimore terwijl de kanonnen van de Secessie-oorlog bulderden op de oevers van Missouri. Op 10 mei 1869 werd de eerste Amerikaanse verbinding van de Stille met de Atlantische Oceaan verwezenlijkt. Het is de « Central-Pacific » die San Francisco over Omaha en Chicago met New York verbindt. Aanvankelijk werd deze lijn de « Transamerika » genoemd. Thans verstaat men onder de « Transamerika » de transcontinentale lijn die, in het brein van de panamerikanen, Buenos Aires met New York moet verbinden over La Paz, Panama, Mexico en New Orleans. Een glorierijke verwezenlijking, die men liever niet politiek gekleurd zou zien, en die heel natuurlijk denken doet aan dat ander enorm project, de « Transafrika », die Kaïro met Kaapstad zal verbinden. Wat de « Transcanada » betreft, een lijn van ongeveer 5.000 kilometer, die loopt van Montreal naar Vancouver, zij werd in 1886 ingewijd.

En de stormloop gaat verder. Het is in de Verenigde Staten dat men voortaan een hele reeks prestaties noteert. De Amerikanen bouwen inderdaad, in 1883, de eerste sneeuwopruimer voortgedreven met stoom. Op 11 april 1887 versturen zij de eerste reizigersrijtuigen met vouwbalgen die het onderling verkeer mogelijk maken. Een locomotief, de 999, zal, voor het eerst in de wereld, op 8 mei 1893, over een afstand van een mijl, terwijl zij de Empire-State-Expres sleept, de snelheid van 181 kilometer per uur bereiken. Tien jaar later zal een trein van de Pennsylvania, over een afstand van honderd kilometer tegen tweehonderd kilometer per uur rijden (2).

Aldus vervolgen de spoorwegen hun wonderlijke opgang. Langzaam, doch zeker, strekt het spinneweb zich onmetelijk uit van de dorre Amerikaanse Siërra's tot de frisse oevers van de Lena, over de koepelvormige bergketens, langs woestijnen, langs streken waar de mensen leven in het rijk der dieren. Het heeft de Ilanos van Argentinië bereikt, de eenzaamheid van het Eyremeer. Het is doorgedrongen tot het Rijk van de rijzende Zon en tot het land van de Eeuwige Stilte. Het overkoepelt de puinen van Ninive, bekommert zich niet om Sodoma en Gomorra. Het reikt tot aan de bakermatten van het geestelijk leven te Benares, te Cuzco, te Medina en te Jeruzalem. Weldra zal het nog meer vooruit stormen in het oerwoud, tot bij de koppensnellers, de aardvreters. Aan de bronnen van de Tocantins en de oevers van de grote Kongostroom, zal het spoor het fabelachtige steentijdperk ontdekken.

(Wordt voortgezet.)

(1) De herberg « La Roue d'Or », tussen Perpignan en Narbonne, bood u, in 1847, voor één frank vijftig : « « Hors-d'œuvre chemins de fer — Goujons à la Marc Séguin — Pâté Stephenson — Gigot d'agneau chef de gare — Haricots garde-barrière — Pommes de terre rôties aller et retour ».

(1) Thans Novosibirsk, een van de belangrijkste centrums van de U.S.S.R.

(2) Het gaat hier natuurlijk om records in de eigenlijke betekenis van het woord, en niet om commerciële snelheden.