

PAALTJES EN SPANVEREN

Kort geleden bezocht ik een bijeenkomst van een club van trein- en tramliedhebbers. In zekere zin reken ik mezelf daar ook toe. De verhalen rond het ontstaan, de bloei en later vaak de opheffing van zulke railverbindingen hebben iets ondefiniëerbaar boeiends en het kan een buitengewoon spannende bezigheid zijn om aan de hand van allerlei oude restanten in het landschap de loop van een vroegere spoorlijn te reconstrueren.

Persoonlijk vind ik daarbij het geheel boeiender dan het détail. Nimmer zal ik verrast opveren als iemand me vertelt dat hij vanmiddag de gemodificeerde lok B27 (met de verbeterde veiligheidsneus!) heeft zien rijden. Maar als ik, staande langs de spoorbaan, een dergelijke kolos een zware sleep goederenwagens door het landschap zie trekken, kijk, dan ben ik van zo'n beeld onder de indruk.

De aankondiging vermeldde als onderwerp "Restanten van oude spoorlijnen in Nederland". Een veelbelovende titel. Ook niet-leden werden nadrukkelijk uitgenodigd en hierdoor aangemoedigd betrad ik om acht uur 's avonds het zaaltje, de bedrijfskantine van een busgarage.

Nadat de voorzitter de bijeenkomst had geopend maakte hij meteen danig misbruik van zijn positie door ons, onder de noemer "nieuwsflitsen", een aantal recente vakantiedia's voor te schotelen waarvoor wij, bij oom Freek (die zo leuk fotografeert) op bezoek zijnde, nog wel een uitvlucht hadden gevonden.

Het zou hier gaan om opnamen die het spoorwegwezen in Oost-Duitsland belichtten. Nu moet ik toegeven dat er inderdaad enige lokomotieven op waren te ontdekken. De rode draad door de diaserie was echter van een geheel andere aard. De voorzitter bleek een heimelijke belangstelling te koesteren voor grenspalen en -hekken; objecten die in een veel grotere verscheidenheid voorkomen dan menige argeloze leek zou vermoeden.

Het laatste woord zal hierover in de vereniging nog wel niet gesproken zijn. Reeds zag ik verscheidene leden in verzakte houdingen met moeite een geeuw onderdrukken toen de stroom vakantieherinneringen plotseling zijn einde bereikt had.

Nu nam de hoofdspreker, met een wat nadrukkelijke opgewektheid, het woord. Hij wilde, zo zei hij, de vertoning van zijn verzameling opnamen voortzetten op het punt waar hij de vorige keer door tijdgebrek had moeten eindigen.

Het bleek dat we met een systematisch man te doen hadden. Thans was aan de beurt het onderwerp "overwegconstructies", zoals de titeldia nog eens bevestigde. Het zal echter duidelijk zijn dat met een zo ruwe indeling niet valt te werken en de spreker had hierin voorzien door een verdere opsplitsing. Zo hebben we overwegbomen, overweglichten ('s mans specialiteit), overwegbellen en, niet te vergeten, de paaltjes waarop dit alles is gemonteerd. Wist u dat in Gorcum (of was het Tiel?) tot 1973 een z.g.n. "geknikte" boom in gebruik was, die na die tijd vervangen is door een exemplaar van het zijopbouwtype? En als u nog een drievoudig overweglicht (compleet met achterplaat, wel te verstaan!) wilt zien, dan moet u snel naar Zutphen, want morgen kan het verdwenen zijn.

De nog pakweg honderdvijftig paaltjes tot de pauze doorstond ik manmoedig, want ik wist dat na de koffie het onderwerp waarvoor ik eigenlijk gekomen was aandacht zou krijgen: restanten van verdwenen spoorlijnen.

Er waren inderdaad boeiende opnamen bij, al was het wat weinig en had de presentator om dit gemis aan te vullen zijn criteria flink verruimd. Tuinbielzen vielen er nog wel buiten, maar een metalen drinkbak voor vee, gemaakt van restanten van een goederenwagon, haalde het royaal.

De avond werd besloten met "railconstructies". Tijdens dit onderdeel, ik moet het bekennen, begon mijn aandacht wat te verslappen. Op z'n tijd kan een goed onderhouden spanveer of een

correct gemonteerde rughellingplaat heel boeiend zijn, maar men is daarvoor niet altijd in de juiste stemming en dan kunnen vijfennegentig stuks soms wat veel worden.

De balans van deze avond. Wat mij trof was de verzamelwoede voor feitjes en de immense aandacht voor het détail, terwijl de samenhang der dingen en hun relatie tot de wereld eromheen volstrekt buiten beschouwing bleef. Op een vraag waaróm een bepaalde wijziging in een overwegconstructie was ingevoerd kwam de spreker niet verder dan "Er zal wel een reden voor geweest zijn".

Jammer vind ik dat. Hier ontbreekt het inzicht dat het geheel altijd veel meer is dan de som van de delen. Met de juiste verbanden en achtergronden erbij zou deze woestijn van losse spoorwegfeitjes kunnen veranderen in een vruchtbare oase, waarin het inzicht in het menselijk voelen, denken en handelen achter al deze technieken zou kunnen opbloeien. Maar of de door dit geestelijk landschap voortrazende trein op engelse betonbielzen of houten standaardbielzen rijdt - dat zal me een zorg zijn.