

GRAND
CENTRAL
BELGE

PASCAL
VERBEKEN *Grand
Central
Belge*

VOETREIS
DOOR EEN
VERDWIJNEND
LAND

DE BEZIGE BIJ ANTWERPEN

Aan Jan Verbeken

'Everybody loves the sound of a train in the distance'

Paul Simon

'Laat vrije baan aan de internationale treinen:
zij schonken 't zelf-vertrouwen weer aan een geslacht,
dat kroop in ossewagens en in palankijnen,
en nu aan 140 ijlt doorheen den nacht. [...]

Laat vrije baan aan de internationale treinen:
zij schuiven de toekomst open als gordijnen,
en brengen ons reukwerk, guano en schoenen,
den Volkenbond en appels voor citroenen.'

Uit: 'Internationale treinen' van Richard Minne

Inhoud	De Brabançonne (<i>Vivace</i>) 9
	1. Geen woord roert mij feller dan de erenaam van Belg (<i>Bij wijze van inleiding</i>) 11
	2. Daar komen de koppensnellers (<i>Treignes, Vièrves-sur-Viroin, Le Mesnil, Oignies</i>) 25
	3. Donkere lappen in de wind (<i>Oignies, Olloy, Nismes</i>) 53
	4. Rauw, tomeloos, wanstaltig en gevaarlijk (<i>Nismes, Mariembourg, Route Nationale 5, Marcinelle</i>) 67
	5. Stations donderen, ogen verwonderen (<i>Charleroi, Marchienne-au-Pont, Gilly, Lodelinsart</i>) 85
	6. Een bol ijs in het stof (<i>Marchienne-au-Pont, Charleroi</i>) 111
	7. In de wei van de blinde paarden (<i>Marchienne-au-Pont, Mont-sur-Marchienne, Charleroi, Gilly</i>) 133

8. Bloemkolen, spoken en continenten
(*Dampremy*)

151

9. De duiven vliegen Moscouwaarts
(*Fleurus, Ligny, Tilly, Villers-la-Ville,
Ottignies, Louvain-la-Neuve*)

155

10. God is een bever
(*Taalgrensgemeenten Gastuche, Archennes,
Pécrot, Nethen, Sint-Joris-Weert*)

179

11. Alle uren kwetsen, het laatste doodt
(*Oud-Heverlee, Heverlee, Leuven, Kessel-Lo*)

191

12. Ford Lincoln & Fordson
(*Leuven, Aarschot, Rillaar, Betekom, Olen*)

213

13. Gelukkig vaderland
(*Mechelen*)

233

14. De geest van de bijenkorf
(*Mechelen, Antwerpen*)

249

De Brabançonne
(*Largo*)

253

Dankwoord en verantwoording

254

DE BRABANÇONNE

(Vivace)

O dierbaar België
O heilig land der Vaad'ren
Onze ziel en ons hart zijn u gewijd.
Aanvaard ons kracht en het bloed van onze ad'ren,
Wees ons doel in arbeid en in strijd.
Bloei, o land, in eendracht niet te breken;
Wees immer u zelf en onge knecht,
Het woord getrouw, dat g' onbevreesd moogt spreken:
Voor Vorst, voor Vrijheid en voor Recht.

O Vaderland, o edel land der Belgen,
Zo machtig steeds door moed en werkzaamheid,
De wereld ziet verwonderd uwe telgen,
Aan 't hoofd van kunst, van handel, nijverheid.
De vrijheidszon giet licht op uwe wegen,
En onbevreesd staart gij de toekomst aan.

1. GEEN WOORD ROERT MIJ FELLER DAN DE ERENAAM VAN BELG

(Bij wijze van inleiding)

Een dag in februari, vorig jaar. Tot lang na middernacht was ik nog aan het zappen van de ene nieuwszender naar de andere. CNN, BBC World, Al Jazeera en France 24 zaten in een lange *loop*. Tussendoor keek ik op de laptop mijn mailbox na, nam nog een flard herhaling van de Belgische journaals mee en keerde vervolgens weer naar het theater van de wreedheid dat de *news-rooms* de klok rond uitzenden.

Zap. In de straten van Sanaa stuift een menigte uiteen. Er klinken gewerschoten. Jemen is het zoveelste Arabische land waar jongeren in opstand komen.

Zap. De val van de Egyptische president Moebarak heeft voornog geen democraten, maar legergeneraals aan de macht gebracht. Rond het Tahrirplein, waar de protesten begonnen, is de hoop op verandering omgeslagen in verslagenheid.

Zap. Op een Belgisch plein gaat een feestende menigte uit de bol. Frietzakken en bierglazen worden als nationale trofeeën in de lucht gestoken. België heeft het wereldrecord van de langste regeringsvorming afgesnoept van Irak. Na 249 dagen is een vermelding in het *Guinness Book of Records* binnen. Het is een gênant contrast: de jonge Arabische democraten die zich moeten bukken voor politiekogels, tegenover het dolle carnaval van de Belgische

jeugd die zich de luxe kan permitteren om op ironische wijze het bankroet van haar democratie te vieren.

Na de verplichte verwijzing naar het surrealisme van Magritte schakelt de studio over naar een correspondent in Brussel. Die gewaagt van 'een zwarte dag voor heel Europa'. Want als het kleine Belgische experiment faalt, welke hoop is er dan voor de meertalige, multiculturele gigant Europa? *'Belgian deadlock continues'*, besluit de studio.

Zap. Een Egyptische ondernemer zit op de achterbank van een taxi die door de straten van Caïro rijdt. Hij vreest dat de Arabische lente in zijn land nog voor de zomer zal uitdraaien op een gure winter. Tijdens de taxirit glijden de overbelichte, brede boulevards van de buitenwijken van Caïro langs het autoraam voorbij.

Ik ging rechter zitten om de schokkerige beelden goed te kunnen zien. Kon dit Heliopolis zijn? Was dit het stadsdeel dat de Belgische industrieel Edouard Empain gebouwd had? Toen een exuberant, sprookjesachtig gebouw verscheen, wist ik het zeker. Dit was de villa in hindoeïstijl, die dienstdeed als het paleis van Empain.

In 1904 trok baron Empain – vooral bekend als bouwer van de Parijse metro – naar Egypte om de spoorverbinding tussen Port Said en Mataria aan te leggen. In extremis greep hij naast het bouwcontract, maar zijn verblijf in Caïro had hem aangestoken met een liefde voor de woestijn. Hij richtte de Cairo Electric Railway & Heliopolis Oases Company op en kocht voor zesduizend pond een stuk zandgrond aan de rand van Caïro om een nieuwe 'zonnestad' te bouwen.

In 1909 was Heliopolis klaar: een mondaine, glamoureuze stad met brede lanen, luxehotels, paleizen, villa's, een renbaan, een pret-park, een golfbaan. President Moebarak woonde tot zijn afzetting en arrestatie in deze stenen koortsdroom van een Belg. Het presidentiële paleis lag om de hoek.

Baron Empain leefde aan het einde van een tijdperk waarin België de leidende industriële natie op het Europese continent was.

Belgische constructeurs bouwden spoorlijnen in Frankrijk, Duitsland, Italië, Spanje, Rusland, India, China en Congo. Vrijwel alle Russische trammaatschappijen waren Belgisch. De nachtblauwe treinen van de Luikse Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens denderden over de sporen van de Orient Express en andere trans-Europese lijnen als boodschappers van een verenigd Europa, dat toen nog een utopie leek. De Antwerpse haven ging Rotterdam, Hamburg en zelfs Londen vooraf. Alleen New York was belangrijker. In de lijst van wereldhandelsnaties stond België op de vierde plaats. Zonder verpinken noemde de Franse socioloog Jean-Gabriel Tarde de Belgen 'de rijkste en nijverste van alle volkeren op aarde'.

Hij vertelde daarmee niet alles. De Belgische rijkdom zat geconcentreerd bij een kleine Franstalige elite en was verworven door een uitbuiting zonder weerga op het Europese continent. België hinkte met de sociale bescherming ver achterop tegenover andere Europese landen. Het analfabetisme was groot, vooral in het straatarme, hongerende Vlaanderen, waar bijna dertig procent van de inwoners niet kon lezen noch schrijven. Er valt dus een en ander af te dingen op Jean-Gabriel Tarde, maar hij vertolkte wél het onverwoestbaar positieve beeld dat België genoot in brede internationale kringen rond de eeuwwisseling.

De afstand tussen de gouden Empain-epoque en het wegzinkende België dat zijn eigen ellende viert, lijkt groter dan de luttele eeuw die ertussen ligt. Zelfs de zogeheten buitenlandse kwaliteitspers begeleidt analyses van de Belgische crisis welhaast met verontschuldiging en omdat redactionele ruimte verspild wordt aan die curieuze muizenkeutel op de wereldkaart.

Het economische gidsland lijkt een belegen grap geworden. Een mislukte natie die zich nu ook als staat aan de rand van de afgrond bevindt. Een land dat zichzelf alleen kan uitdrukken in wat het *niet* is. Niet-Nederland. Niet-Duitsland. Niet-Frankrijk. Niet-Italië. Een misgeboorte van de geschiedenis.

Al sinds zijn stichting is België ten prooi aan existentiële twijfels. De eerste koning der Belgen schreef aan zijn secretaris Jules van Praet dat België nooit een natie zou kunnen worden door de diverse samenstelling van zijn bevolking. Dat inzicht verwierf Leopold I al kort na zijn aankomst in België. In *Pauvre Belgique* (1864) stelde Charles Baudelaire het zo: 'Als ik het Belgische volk zeg, dan bedoel ik met die korte formulering de verschillende bevolkingsgroepen, Vlamingen en Walen die samen de inwoners van België vormen.'

Toch is deze non-natie taaier dan menigeen denkt. België is niet kunstmatiger dan Nederland, Frankrijk, Spanje of om het even welk ander Europees land. Het is wél complexer, door zijn meertaligheid en vele bestuurlijke binnengrenzen. Het is de plek waar de Germaanse en Latijnse culturen over en in elkaar schuiven. Een schaalmodel van het eengemaakte Europa met hoofdstad Brussel als een van de laatste grote meertalige steden.

De contouren van België waren al bijna tweehonderdvijftig jaar voor zijn geboorte in 1830 zichtbaar. Toen het bezit van de Spaanse Habsburgers in de Lage Landen werd opgedeeld, na de afscheuring van het protestantse Noorden, bleef een katholiek, Spaans zuidelijk stuk over, waarvan het territorium sterk lijkt op het huidige België.

Bovendien is België ouder dan veel Europese landen waarvan het bestaan vanzelfsprekender, 'natuurlijker' lijkt. België is bijvoorbeeld veertig jaar ouder dan Duitsland, dertig jaar ouder dan Italië. Polen bestond niet eens toen België geboren werd. In de Europese Unie zijn slechts zeven landen ouder dan België; Nederland, dat evenzeer uit de Belgische omwenteling geboren werd, is even oud.

De schielijke dood van België is al vaker aangekondigd. De 'België Barst!'-kreet was voor het eerst te horen in 1928 uit de mond van Joris van Severen. Tijdens de koningskwestie, toen het land verdeeld was over de terugkeer van koning Leopold III, was zelfs een burgeroorlog mogelijk. Maar nooit leek de blokkering zo uitzichtloos, zo vicieus als nu.

Het probleem van België is dan ook fundamenteel: de democratie. Als enige federale staat ter wereld heeft België geen nationale partijen meer. Er zijn alleen nog Vlaamse en Franstalige partijen, die uitsluitend in hun eigen gemeenschap rekenschap afleggen aan de kiezer. Na de federale verkiezingen moeten die steeds verder uit elkaar drijvende werelden weer verzoend worden in één beleid. Eigenlijk *is* België al verregaand opgesplitst. Wat overblijft, redt het niet meer. De tijd dat Israëli's of Zuid-Afrikanen naar Brussel kwamen om de Belgische staatsconstructie, dat kunstwerk van tere evenwichten en generositeit, te doorgronden, ligt alweer een paar decennia in het verleden. Ooit lieten de Ethiopiërs zelfs de Belgische staatsleuze 'Eendracht maakt macht' aanbrengen boven de ingang van hun parlement.

Daarnaast heeft België nog een stuk of wat problemen. Het is simpelweg 'failliet', zoals de minister van Financiën zelf vaststelde. De sociale zekerheid, het échte nationale monument, wordt over-eind gehouden met geleend geld.

België is ook een psychodrama. Het land is in hoge mate het product van wetenschappelijk onmeetbare en onwerkbare sentimenten: de rancunes uit het verleden, aan beide kanten van de taalgrens. Vlaanderen met zijn miskende en misprezen taal, gesproken door de eeuwig miskende, uit een werkmansbroek geschudde Vlaming. Op internetfora van Vlaamse kranten is de negentiende eeuw springlevend, ook al zijn die *posts* getypt in verkavelingen waar de levensstandaard tot de hoogste ter wereld behoort. En aan de andere kant is er Wallonië, dat in het diepst van zijn wezen nog steeds een economische wereldmacht is, maar moet vaststellen dat uitgerekend de industrieregio's die de rijkdom voortbrachten al decennialang een *black spot* in de Europese werkloosheids- en armoede-atlas zijn. Alsof het het mes nog dieper in de wond wil duwen, verrijst uitgerekend tijdens die neergang het arme Vlaanderen, dat zich steeds assertiever opstelt.

Als een uitslaande koorts steekt dat onverwerkte verleden chro-

nisch weer op. Vernedering en miskenning zijn de sleutelwoorden, aan beide kanten van de taalgrens. Het maakt België zo hopeloos ondoorgrondelijk voor buitenlanders, ook als ze hier al jaren wonen.

In de weken na het wereldrecord bleef het klimaat verder verrotten. Regelmatig hoorde ik mensen die nooit enige belangstelling voor communautaire kwesties betoond hadden, plots verklaren dat er nu maar eens ‘een definitieve oplossing’ voor België moest komen. Iemand bekende me dat hij zijn kinderen aangeraden had om te migreren naar om het even welk buurland. Ook in Wallonië was de radicalisering bezig. In die periode, de eerste maanden van 2011, werd ik regelmatig uitgenodigd in Waalse bioscopen en culturele centra om *La Terre promise*, de filmversie van de tv-reeks *Arm Wallonië* in te leiden. Tijdens de discussie achteraf met het publiek duurde het meestal niet lang vooraleer woede en verbittering opstaken. Soms had ik de indruk dat de vertoningen therapeutische sessies waren.

Nuchter bekeken was het vermeende nakende einde van België een professioneel cadeau. Wat kon een reporter zich meer wensen dan een verscheurd, zieltogend land om mee aan de slag te gaan? Conflict! Drama! Emotie! Het verbaasde me dat er journalistiek zo weinig mee aangevangen werd. Er was alleen die eindeloze stroom van zichzelf herhalende dreigementen, afwijzingen en ruzies die lusteloos geregistreerd werden. De media zaten evenzeer in een *deadlock* als de politiek.

Voor mijn boek *Arm Wallonië* reisde ik vier jaar geleden in het spoor van het half miljoen Vlamingen die een beter leven gingen zoeken aan de andere kant van de taalgrens. Hun beloofde land – de industriebekkens van Henegouwen en Luik – lag een eeuw later weg te kwijnen. Wat er nu gebeurde, was van een nog andere orde: dit was de teloorgang van een land van belofte, een België dat ooit veel groter was dan zijn grenzen.

Ik besloot een oud, onuitgevoerd plan weer op te vatten: België bewandelen. In een zoektocht naar wat België was, wat België had kunnen zijn, wat België is en wat België zal zijn. Eénmaal in zijn leven moet een man een lange voetreis maken. Alleen. Met als enige gezelschap zijn gedachten. Een averechtse tocht, tegen de tijd in. Om het hoofd vrij te maken tot alleen nieuwsgierigheid overblijft naar de verhalen die wachten achter de volgende bocht in de weg. In die zin is het ook een journalistiek statement.

Na meer dan twintig jaar ‘in het vak’ ben ik ervan overtuigd dat headlines, krantenkoppen, quotes-van-de-dag en hamerende opiniestukken op gespannen voet leven met de werkelijkheid. Wat we gemeenzaam ‘nieuws’ noemen, is in wezen een ijsberg waarvan een kwart boven en driekwart onder water zit. Vanuit gammele sloepen richten nieuwsgijers hun teelenzen op het oogverblindende witte massief dat voor hen uit drijft. Maar het grootste deel blijft verborgen in de troebele donkerte van de zee. De getijden, stromingen en opwellingen die de ijsberg onder de waterspiegel veranderen en bewegen, blijven buiten beeld. De fotogenieke, in de zon blinkerende schots is niet meer dan een plaatje.

De journalistiek waarin ik geloof is per definitie meerduidelig, meerstemmig en kakofonisch. Ze presenteert geen waarheid, maar laat zien dat er vele waarheden, zelfs tegengestelde waarheden naast elkaar kunnen bestaan. In essentie draait ze om inzicht en begrip, niet om oordelen. Het is een werkelijkheid waarmee handelaars in ideologieën en installateurs van de *pensée unique* moeilijk kunnen leven.

Ik geloof in een journalistiek van de herinnering en het sprekende verhaal. *‘People are hungry for stories. It’s part of our very being. Storytelling is a form of history, of immortality too’*, zei Studs Terkel, een van de Amerikaanse *narrative journalists* die de voren trok waarin ik verder ploeg.

Een Amerikaanse collega vertelde me ooit over een man die aan Alzheimer leed. Zijn kinderen hadden zijn leven in tal van herin-

neringen opgetekend, zodat hij elke dag kon lezen wie hij was en wie hij geweest was. Die notities waren zijn enige band met zichzelf en met de wereld aan de andere kant van het vensterraam. Ze waren zijn levenslijn.

Het beeld van die vader zonder geheugen is een treffende metafoor voor het vaderland België. Van alle kwalen die men dit land dezer dagen kan toedichten, is een permanente staat van amnesie de meest kwalijke. Politiek en media leven in de waan van de dag, opgejaagd door kiezerspeilingen en leescijfers. Weinig lijkt dit land nog te verbinden met zijn verleden, terwijl het alleen in zijn verleden een beetje begrijpelijk wordt. Veel meer dan een vlag, een volkslied en een grens is een land de collectieve herinnering van zijn inwoners, een onzichtbaar magazijn volgestouwd met verhalen, geschiedenissen en trivialiteiten. Maar het is evenzeer een gedeeld historisch besef: de strijd van *little Belgium* tijdens de Eerste Wereldoorlog, de koningskwestie, Zwartberg, Bois du Cazier, Eddy Merckx. *We zijn* ons verleden.

Tijdens een reis is de route het verhaal. Ik wilde vertrekken op een plek waar het Belgische avontuur ooit begon en terugwandelen naar vandaag. Langs een spoorlijn, dat stond meteen vast. De spoorwegen raken – hier komt een gevaarlijk woord aangedenderd – de *ziel* van België. Ze spiegelen de tomeloze ambities, storm-und-drang en, welja, de glorie van een klein land. Vandaag is de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen het symbool van een land in verval geworden, van een kapot België, waar politisering, graaicultuur en wanbeleid hand in hand gaan. De spoorwegen zijn de spreekwoordelijke waterdruppel waarin België gespiegeld wordt.

Niet toevallig werd de eerste spoorlijn op het Europese vasteland in België aangelegd. Op 5 mei 1835 reden drie treinen in een lang konvooi van Brussel-Groendreef naar Mechelen. Op kop reed De Pijl, voor De Stephenson en De Olifant. Negenhonderd genodigden uit het Belgische establishment zaten aan boord. Ook George Stephenson reisde mee, de uitvinder van de stoomlocomotief.

Koning Leopold I stapte bij verrassing onderweg in Vilvoorde op. Men wilde het risico niet lopen dat de vorst zou omkomen bij een aanslag.

Reeds tijdens zijn Engelse jaren was hij aangestoken door de railmania die al veel langer tal van Britse wetenschappers, uitvinders en *eccentrics* in de ban hield. Een ontmoeting met George Stephenson had diep ontzag en bewondering voor de spoorpioniers gewekt. Na zijn aantreden als koning ontpopte hij zich tot wegbe-reider van de trein in België.

Misschien is 5 mei 1835 de echte geboortedag van België, veel meer dan de officiële 21 juli 1831, toen Leopold I de eed als koning aflegde. Acht jaar later heeft België al 559 kilometer spoorwegen in staatsexploitatie. Een kwarteeuw later is het net uitgedijd tot meer dan 3000 kilometer, waarvan een ruime 800 kilometer beheerd wordt door de staat. De rest is in handen van private spoorwegmaatschappijen die vanaf de jaren 1840 voor een explosieve, chaotische groei zorgen. België krijgt het dichtste spoorwegennet ter wereld.

Bij de onthulling van de Mechelse Mijlpaal, de *colonne milliaire* die het centrum van het Belgische spoornetwerk markeert, sprak de Belgische regeringsleider Barthélémy de Theux de Meylandt op die gedenkwaardige 5 mei 1835 zijn hoop uit dat de spoorwegen zouden bijdragen tot de ‘groeïende morele eenheid tussen de Belgen’. De trein werd meteen verheven tot een motor van de natievorming, net zoals de TGV vandaag de Europese integratie moet bescpoedigen.

Bij dat nieuwe, glorende land hoorde ook een liberale grondwet. Alle Belgen waren gelijk voor de wet en kregen – althans op papier – vrijheid van mening, onderwijs, godsdienst en vergadering. Stemrecht was er ook, maar alleen voor een elite van een paar tienduizend rijken die belasting konden betalen.

België was een beroezend project. Ook Vlaamse dichters bezongen in de hoogste registers de grootsheid van het land. ‘Geen woord

in Dietsche tael, klinkt zoeter in myne oren/ En roert my feller dan de erenaem van Belg', bekende Lodewijk Billiet in zijn *Vaderland-sche gezangen*. Scandeer de verzen en hoor het ritme van een aankomende locomotief, geassembleerd in de Luikse ateliers van John Cockerill.

Een geschikte reisroute langs het spoor had het toeval me al aangeleverd. Tijdens een bezoek aan de zondagmarkt van Mariembourg een paar jaar geleden kocht ik ongewild een reproductie van een spoorkaart uit 1843. Toen ik mijn belangstelling toonde voor enkele Maigret-pockets in een kartonnen doos, gaf de verkoper me voor vijf euro meteen de hele handel mee, opgelucht dat hij 'm kwijt was. Tussen een Konsalik en een voorlichtingsboek uit de jaren 1970 zat de opgevouwen spoorkaart. Stel u geen antiquarische schat voor, maar een gefotokopieerd A3'tje in zwart-wit dat je nog altijd voor vijftig eurocent kunt aanschaffen in het naburige streekmuseum van Cerfontaine.

In de rechterbenedenhoek las ik in een statig, antiek lettertype: *'Mineralogical and Statistical Map of the District of the Sambre and Meuse in Belgium. Showing the Line of the proposed SAMBRE AND MEUSE RAILWAY, to accompany reports by W. Cubitt C.E. & T. Sopwith C.E., Members of the Geological Society.'*

De Entre Sambre & Meuse Railway – in prachtig Franglais – was een van de eerste Belgische spoorlijnen. Ze moest een belangrijke economische ader worden die de industriële metropool Charleroi met de Maas en Frankrijk verbond, dwars door een van de geologisch rijkste gebieden op het continent.

Met een eerste, vluchtige blik leek ik een sterrenkaart in mijn handen te houden, een weergave van een melkgweg bezaaid met honderden warrelende sterren. Bij nader toezien bleek elk spikeltje een ijzer-, zink-, bariet- of loodmijn te zijn. De dikkere stippen waren steenkoolputten, marmer-, dolomiet- en leisteengroeven. Zelfs de kleinste gehuchten hielden hier al eeuwenlang een

hoogoven (*'blast furnace'*) brandend, meestal in de nabijheid van een smidse (*'iron forge'*). Heel het gebied tussen Charleroi en Mariembourg – *'the cantons of Philippeville, Walcourt and Florennes'* – was op de kaart in vette kapitalen aangeduid als *'RICH IRON MINE DISTRICT'*.

Vanuit het noordelijke Charleroi suisde de Entre Sambre & Meuse Railway als een komeet naar beneden – een dikke, zwarte pijl tussen al het andere hemelgeweld. Het jonge België deed een wens en telde alvast zijn winst. Ik ken geen enkele grafische afbeelding die zo treffend de Grote Verwachtingen van het kleine België laat zien. Mooi, opwindend, meeslepend en aandoenlijk tegelijk.

Het stuk België tussen Samber en Maas stond al eeuwen bekend als een eldorado. In de Romeinse tijd was het de meest geïndustrialiseerde streek van Europa. De favoriete bestemming van Romeinse kooplui die metaalwaren inkochten, zoals Cicero beschreef. Maar voor een massale export van de grondstoffen waren paard en kar ongeschikt.

In 1825 kwamen Londense investeerders naar Brussel om het Nederlandse regime van Willem I een revolutionair transportmiddel voor te stellen: de trein. In Engeland, de bakermat van de spoorwegen, was toen net met succes de Stockton and Darlington Railway in gebruik genomen, een lijn die steenkool en reizigers vervoerde. Het leek het ideale model voor een spoortraject tussen Samber en Maas dat meteen de eerste spoorlijn op het Europese continent zou worden. De onderhandelingen bleven aanslepen omdat de Britten nagenoeg alle te verwachten winst opeisten. En uiteindelijk veegde de Belgische Revolutie, een tragikomedie van misverstanden en toevalligheden, alle plannen van tafel.

In 1844 kwam er weer schot in de zaak. In opdracht van enkele Londense investeerders gingen ingenieurs Cubitt en Sopwith op bezoek bij Leopold I. Op het bureau-ministre in zijn werkvertrek ontvouwden ze het origineel van de kaart die ik in Mariembourg meekreeg.

De Duitser Leopold van Saksen-Coburg kende Engeland goed. Als zijn eerste vrouw Charlotte, enige dochter van de Engelse kroonprins-regent George IV, niet samen met haar kind in het kraambed gestorven was, dan zou Leopold niet de koning van België, maar de heerser over het Britse rijk geweest zijn. Hij hield aan zijn huwelijk de Britse nationaliteit over.

Het bezoek van Cubitt en Sopwith was vruchtbaar. Tien jaar later, op 10 mei 1854, reed de eerste trein over de Entre Sambre & Meuse Railway van Charleroi naar Vireux, feestelijk gedrapeerd met Belgische en Britse vlaggen. Langs het traject speelde een fanfare de *Brabançonne* en loste de artillerie kanonschoten toen het trein-konvooi voorbijkwam. Het meeste ontzag wekte de locomotief op, een log, zwart monster dat brulde en kreunde en zuchtte en stoomde uit al zijn openingen. De locomotief was van Belgo-Britse makelij, vervaardigd in de fabrieken van John Cockerill in Luik. In de reizigerscoupés zat een beau monde die vooral bestond uit industriëlen, investeerders en politieke hoogwaardigheidsbekleders. De eerste aandeelhouders van de Société du Chemin de Fer de l'Entre Sambre et Meuse waren Henri de Brouckère, François Anspach en graaf Limburg-Stirum. Het vroege Belgische establishment.

Tien jaar later, op 13 juni 1864, werd de Entre Sambre & Meuse Railway opgeslokt in een monsterfusie van private spoorwegmaatschappijen, die nog veel grotere verwachtingen wekte: de Compagnie des Chemins de Fer Grand Central Belge. In het tijdperk dat België de grootste industriële macht van het Europese continent was, exploiteerde ze een netwerk van 767 kilometer spoorlijnen, met uitlopers over de grens: Frankrijk (5 kilometer), Duitsland (35 kilometer) en Nederland (120 kilometer). De maatschappij was een belangrijke transportzuil, naast de Belgische staatsspoorwegen, waarin ze na een nationalisering in 1897 zou opgaan.

In het netwerk van de Compagnie des Chemins de Fer Grand Central Belge loopt een centrale as van zuid naar noord, als een Belgische ruggengraat. *'La ligne du Grand Central'*. Dit is mijn route.

Van Treignes, Mariembourg, Charleroi, Ottignies, Leuven en Aarschot naar Antwerpen. Van Wallonië naar Vlaanderen. Van de streken waar België de hemel bestormde in de negentiende eeuw, naar de streken die toen aan het sterven waren. Van steden waar immigratie het oude België opgebouwd heeft, naar steden waar immigratie de herinnering aan het oude België uitwist.

Een paar maanden lang is België een spoor om over te wandelen.

2. DAAR KOMEN DE KOPPENSNELLERS

(Treignes, Vièrves-sur-Viroin, Le Mesnil, Oignies)

Het is onduidelijk waar België precies begint. De grens is geen scherpe lijn, maar een vaag overgangsgebied waarin Frankrijk geleidelijk en bijna onwaarneembaar verdwijnt. Het zwarte asfalt van de Route de Najauge verandert in een gladdere, donkergrijze soort met bruine kiezels. De straatgoten worden minder diep. De riooldeksels ogen zwaarder. De bevestiging van mijn aankomst in België is een geschilderde reclameboodschap op een blinde gevel aan de linkerkant van de weg: *'Au Bon Marché – Café de la Frontière – Munitions de Chasse – Tabac'*. Zwart op wit. De vooroorlogse, vervaagde letters zijn nog net leesbaar.

Een paar honderd meter verder ligt een grasveldje met een paar gedumpte auto's. Achter de beslagen ruiten hangen oranje-zwarte *'A vendre'*-borden met een telefoonnummer. De nummerplaten zijn verwijderd. Er is één Mercedes bij, een donkerblauwe met een chromen radiatorrooster en ronde koplampen. Zijn ster steekt maar net uit boven de jonge netels die rond de motorkap beginnen te woekeren.

Aan de achterkant van het terrein loopt een spoorwegbedding waarvan de sporen zijn weggehaald. Op mijn stafkaart is het nu een veldwegel. De oude treinverbinding tussen Frankrijk en België is nog slechts een pad waar buurtbewoners de hond uitlaten. Vanochtend zijn alleen slakken naar buiten gekomen. Met tientallen kruipen ze door het natte gras.

Het spookspoor loopt verder België in, door weiden vol boterbloemen en klaver. Ik ben de enige wandelaar in Gods schepping. De regenwolken hangen als natte, grijze vodden boven het landschap en ik bedenk dat België wellicht het enige land ter wereld is waar de nationale driekleur in dweilen geweven wordt.

Na twee kilometer verschijnt de winderige stationssite van Treignes, waar opnieuw sporen in de bedding liggen. In een bosje aan de rand van het terrein staat de ruïne van een bakstenen gebouw met puntdak. Geen deur of raam is nog heel. Vlinderstruiken groeien door de gaten in het dak. Nog even en de natuur heeft het helemaal weer ingenomen. Wanneer ik binnenga, vliegt een opgeschrikte duif naar buiten. De vloeren zijn bezaaid met stenen en gebroken glas. Net achter het huis kabbelt de Viroin. Hier stonden de machines waarmee ooit water vanuit het riviertje naar stoomlocomotieven opgepompt werd.

In het gras voorbij het waterhuis liggen seinpalen, wissels en bielsen die er lang geleden neergegoot zijn. Op een rangeerstrook staat het onderstel van een wagon, beladen met gedemonteerde cilinders en schokdempers. Onkruid schiet hoog op tussen de sporen. Een afbladderende reizigerswagon van de NMBS lijkt op de sloop te wachten.

Wat verderop staat een gebouw in rode en gele baksteen met een breed platform van kasseien dat ooit een perron was. Dit is het afgedankte grensstation van Treignes. Boven het boograam in de stationsgevel hangt een oud bord in blauw en wit email: *Receveur des Douanes – Tolontvanger*. Tweetalig, dat kon toen nog. Vandaag is het plakkaat een herinnering aan een België dat niet meer bestaat. Deze plek heb ik met een potlood aangekruist op een stafkaart van het Nationaal Geografisch Instituut. Het begin van de wandeling.

De vorige nacht bracht ik door in het Franse Vireux-Molhain, een stadje net aan de andere kant van de grens. De eerste warmte van

het jaar was in de kamer van het pension blijven hangen, waardoor ik tot rond middernacht de koelte van de Maas opzocht. Op de kade scheurden jongens op scooters heen en weer. Een groepje vriendinnen zat op een bank naast het monument voor gesneuvelden uit de Eerste Wereldoorlog. *'Hommage de Vireux-Molhain à ses glorieux enfants'* staat in de zuil gebeiteld. Uit een iPod kwam luie Franse hiphop, die af en toe overstemd werd door gilletjes en knetterende uitlaten. De geluiden van zaterdagavond. Nadat iedereen vertrokken was, bleven alleen lege blikjes Red Bull achter op de kaai. Toen begonnen de eerste, dikke druppels uit de lucht te vallen.

Ik had best nog wat langer willen blijven in Vireux. Het is een soort Petit Seraing of Little Youngstown, een teloorgegaan staalstadje dat ooit veel groter was dan zijn werkelijke omvang. Na de sluiting van de hoogovens van de Chiers in de jaren 1980 werd zowat de hele mannelijke bevolking in het Frans-Belgische grensgebied naar het stempellokaal gestuurd. Het Maasdal werd herdoopt tot *'vallée des chômeurs'*. De uitbundig bebloemde straten – Vireux dingt elk jaar naar de titel van *ville fleurie* – konden de oude littekens niet wegstoppen. En dan waren er de *writings on the wall*. Op elektriciteitscabines hingen affiches van het Front National tegen een mogelijke toetreding van Turkije tot de EU naast publiciteit voor een tentoonstelling van antiek landbouwgereedschap. Broeder angst en zuster nostalgie. Iets vertelde me dat ik de combinatie nog zou tegenkomen op deze reis.

De buurt achter het station van Treignes lijkt een België dat dertig jaar geleden onder een stomp gezet is. De grindparking met de werkloze telefooncel waarvan de deur halfopen staat. De gesloten hotel-tavernes in Franse chaletstijl met de zwierige namen. Ik ruik weer de salami uit mijn boterhamdoos op schoolreis naar Dinant en de grotten van Han.

Tegenover brouwerij Van der Zwalmen hangt een half opgebolde Belgische vlag uit een raam. De verschoten kleuren doen ver-

moeden dat ze al langer dienstdoet, misschien al sinds 2007, toen het land na de verkiezingen blokkeerde. Voor veel Walen is de drie-
kleur nog altijd een fetisj om hun verlatingsangst te bezweren.

Op de parking verschijnt de eerste levende Belg van mijn reis. Monsieur Jo komt zijn hond uitlaten. Het is zijn dagelijkse ritueel, dat precies om negen uur 's ochtends begint en 's middags herhaald wordt om drie uur. Op zijn vierennegentigste huldigt hij een ijzeren
regelmaat.

Hij woont om de hoek, maar een Treignois zal hij nooit worden. Hij is Luikenaar, woonde bijna een kwarteeuw in Parijs en reisde
meermaals rond de wereld als matroos. Hij is een wereldburger, vertelt hij trots.

Een paar tientallen jaren geleden kwam hij met zijn vrouw in de
streek wonen. Een *coup de foudre*. Ze reisden met de auto door de vallei van de Viroin en werden overdonderd door de schoon-
heid van het landschap, dat ze al een beetje kenden uit de boeken van streekschrijver Arthur Masson. Hier wilden ze oud worden. Mevrouw ligt op het kerkhof van Treignes.

‘Ik wil in haar buurt zijn’, zegt monsieur Jo. ‘Het is de enige reden waarom ik blijf. Ik heb nog altijd zin om weer de zee op te gaan. Tweeëndertig jaar heb ik gevaren, waarvan twintig op zee. Japan. China. Indochina. Noorwegen. Vuurland. *J’ai fait le tour du monde*. Nu kom ik dus nog twee keer per dag buiten. Op je vierennegentigste begin je geen nieuw leven meer.’

Monsieur Jo heeft een aristocratisch voorkomen: rijzige, slanke gestalte, scherp gesneden gezicht. Met zijn mouwloze bruingroene jagersjasje heeft hij iets van een baron op de *après-chasse*. Hij heeft vaker met journalisten gesproken, verzekert hij. Sommigen waren zelfs helemaal vanuit Engeland en Canada naar Treignes gekomen om hem te ontmoeten.

‘Ik ben de laatste overlevende van de Belgische expeditie met de driemaster Mercator naar de Paaseilanden. In 1934. Ik was vijftien. We hebben toen twee beelden van meer dan zes ton mee naar

België gebracht. Het was een heel circus om die aan boord te krijgen. Als er in Oostende een feestje is op de Mercator, krijg ik nog altijd een uitnodiging.'

Jo noemt zichzelf een vrijbouter, al vroeg voorbestemd tot een avontuurlijk leven.

'Op mijn veertiende wist ik al zeker dat ik nooit als beenhouwer of fabrieksarbeider zou werken. "Ik ga de wereld rondreizen", zei ik toen de meester ons vroeg wat we later wilden worden. Mijn klasgenoten kwamen niet bij van het lachen. Een paar dagen later ben ik naar de burgemeester van Aubel gestapt, die eigenaar was van de bekende Sirop de Liège-fabriek. Ik legde hem uit dat ik van arme komaf was en graag een som geld wilde lenen om naar de Antwerpse Zeevaartschool te gaan. Mijn lef charmeerde hem en hij ging akkoord. Weinig later reisde ik naar Antwerpen, helemaal alleen naar de grote stad, en begon mijn opleiding als matroos aan de Oosterweelsesteenweg. Die bestaat nu niet meer, geloof ik, net als heel Oosterweel.'

Als ik hem vertel dat ik onderweg ben naar Antwerpen, grapt hij dat ik me beter haast.

'Misschien bestaat ook België al niet meer als je in Antwerpen-Centraal aankomt. Ik zie het zo: de Belgische ellende was meteen ingebakken in 1830. België was bedoeld als een Franstalig land. De problemen begonnen wanneer de meerderheid van Nederlandstaligen vond dat ze ook iets in de pap te brokken hadden. Op zee heb ik altijd gevoeld dat er een glazen wand stond tussen Walen, Vlamingen en Brusselaars. Alleen tijdens de oorlog waren we een natie. En toch vind ik dat Belgische geruzie lachwekkend. In Parijs ben ik nooit iemand tegengekomen die België zelfs maar een beetje kende. Dat zijn dan onze burens.'

Monsieur Jo heeft de treinen nog weten rijden over de Grand Central. Niet het stoomtreintje voor toeristen dat hier af en toe nog rijdt, maar de echte treinen die arbeiders naar Vireux of Charleroi brachten.

‘Ik hield niet van de stoom. En mijn vrouw al helemaal niet. We waren autoliefhebbers. Mooie bolides waren ons lange leven. Mijn laatste wagen was een oranje Mercedes *décapotable*. De enige treinliefhebber is mijn hond. Hij zou hier hele dagen tussen de bielsen en de sporen kunnen rondsnuffelen. Titi heet hij. Zoals de Parisiens hun straatmussen noemen. Op een of andere manier wilde ik Parijs toch een beetje dichtbij houden.’

Aan de rand van Treignes staat een Christuskapel die betere tijden gekend heeft. De kalk van de muren en het plafond ligt in brokken op de grond achter het traliewerk. Op een marmeren sokkeltje onder het kruis hebben gelovigen hun eigen beeldjes geplaatst. Christus is het best vertegenwoordigd, maar ook Maria en Jozef met het kind op de arm zijn van de partij. Een plaasteren familieportret. Op de daklijst staat in gotische letters: *‘Dieu meurt pour effacer vos iniquités’*. *Iniquité*: het mooie onvertaalbare woord dat zowel onbillijkheid als verdorvenheid uitdrukt. Hoe dan ook had ik al na mijn ontmoeting met de aangenaam non-conformistische monsieur Jo het gevoel dat deze reis gezegend was.

Een voorbijfietsende oude man steekt zijn hand op en wenst me *‘bon voyage’* toe. Zou hij een scherp oog hebben dat een ware wandelaar onderscheidt van een luchtjesschepper? Het antwoord staat aan de overkant van de straat, op een paal met een blauw-gele Sint-Jacobsschelp. Ik loop onbewust op een stuk van de melkweg, de pelgrimsroute naar Santiago de Compostella.

Via een stijgend, rotsig pad kom ik weer in de buurt van de Viroin. Tussen het loof en het struikgewas aan de andere kant van de oever vang ik glimpen op van de Grand Central Belge, die nog een kilometer of tien parallel loopt met de rivierbedding in de richting van Charleroi. Een bijbehorende trein is nergens meer te horen of te zien. Alleen tijdens weekends in de zomermaanden rijdt er nog een stoomlocomotief voor de toeristen.

De vallei van de Viroin is een postkaart. Ardennenheuvels gol-

ven, donker en groen, naar de horizon, waar ze overgaan in het grijs van de Franse lucht. Op deze plaats moeten de bouwers van de spoorweg honderdzeventig jaar geleden een vrijwel identiek uitzicht gehad hebben: een landschap van weiden, wildernissen en eikenwouden. Ik ga er even voor zitten op een stuk leisteenoors. Bijna onvindbaar moeten ze zijn, de plekken waar België er nog even onaangeroerd bij ligt als toen, luttele jaren na de stichting van het land, en waar je zelfs vandaag nog even de illusie kunt ophouden dat alles nog moet beginnen.

Bij nader toezien is het heel erg 2011. De witte pluimwolken achter de heuvels in het oosten worden niet voortgebracht door houtovens, maar door de koeltorens van de kerncentrale van Chooz, net over de Franse grens. De koeien dragen grote, vierkante oorplaten van oranje plastic, waarop heel hun korte leven al samengevat staat in de vorm van een barcode en een nummer; hun buiken zijn geschoren en tonen naden van een keizersnede.

Tot na de Eerste Wereldoorlog leefde dit België op het ritme van het daglicht en de seizoenen. In de exploitatie van de eikenwouden en de velden werd niets verspild. De eiken werden in balken gezaagd die dienden als dwarsliggers voor spoorwegen en stutten in de steenkoolmijnen van de Borinage en Charleroi. De schors, rijk aan tannine, ging naar de leerlooierijen in de streek. De takken werden tot klompen gebeiteld of opgestookt in haarden en broodovens. Een duurzame samenleving, lang voor het begrip in de mode kwam.

Halfweg tussen Treignes en Vièrves, achter een bosje eikenbomen langs het rotspad, ligt een vlakte met koeienweiden, twee grote runderstallen en een villa. Dit is het landbouwbedrijf van Jean-Marie, een van de laatste oude boeren in de streek. Sinds generaties is zijn familie vergroeid met de bossen en kalkgronden van Vièrves.

'Mijn vader werkte in het bos. Hij zaagde bomen en ging geschoten wild oprapen voor de jagers. Daar verdiende hij vijftieng frank per dag mee. Om het beter te hebben, is hij begonnen te boe-

ren met een paar beesten. Ik heb nu driehonderdvijftig runderen, voor boter, vlees en melk. De keuterboer die hier honderden jaren leefde en soms overleefde, bestaat niet meer. Die is met de generatie van mijn vader gestorven. Vandaag is een boer een producent. Je doet mee aan de schaalvergroting of je verdwijnt, zoals zoveel boeren.'

Jean-Marie heeft me meegenomen naar een veerartsenijkabinet naast zijn boerderij. Het is een luw uur voor de dieren weer gevoederd moeten worden.

Op de boerderij is de Grand Central Belge voelbaar dichtbij. Zelfs al kun je ze niet zien, ze hoort evenzeer bij deze weiden als de Viroin. Jean-Marie herinnert zich de enorme treinkonvoeien uit zijn kindertijd, op weg met ijzererts uit de Elzas naar de industrie in Charleroi.

'Eén locomotief trok, één locomotief duwde en tussenin bevonden zich zestig wagons van telkens dertig ton. Een monster. De kinderen uit het dorp liepen uit om het spektakel goed te kunnen zien. Vooral het vertrek van de stoomlocomotief in het station was indrukwekkend. Hoe dat gevaarte zich op gang sleepte! De dwarsliggers bogen door onder het geweld.

De Grand Central bracht werk en deed de streek leven. Boeren lieten hun mest met wagons komen. En in elk station was een *quai à bois* waar het hout uit onze bossen vertrok naar Charleroi. Wij leverden de stutten voor de gangen in de steenkoolmijnen van Charleroi, Le Centre en de Borinage. De instorting van de Waalse industrie was ook voor ons een zware klap.'

De treinen brachten ook de wereld binnen: mensenrassen die ze in Vièrves alleen kenden van educatieve chromaplaatjes bij de chocolade.

'Stel het je voor', zegt Jean-Marie. 'Ineens liepen er Marokkanen, Algerijnen en Senegalezen door de straten van Vièrves, arbeiders van Le Chiers in Vireux die een uitstapje van twee haltes met de trein maakten. "*Les coupeurs de tête*", werden ze hier genoemd.

Koppensnellers. De mensen in het dorp wisten niet wat ze zagen. Ze waren bang van die vreemdelingen. Honderden jaren lang had Vièrves op zichzelf geleefd. Ik herinner me dat de meester van het eerste studiejaar waarschuwde voor de treinen. “Let maar op”, zei hij met hoge stem. “Ze brengen ons niets goeds.”

De angst van de schoolmeester was een oude angst. Zo oud als de treinen zelf. Sommige dorpen in deze streek wilden geen spoorweg op hun grondgebied, laat staan een station. Men vreesde voor de vernietiging van de gemeenschap. De stoomtrein was een duivelse machine die niet alleen slecht volk importeerde, maar ook de kinderen van het dorp weglakte naar steden waar zedenverwilderende en alcoholisme regeerden. Op het schilderij *Satanswagen* (1837) van Gustaaf Wappers is de trein een vuurspuwende salamander die recht uit de hel komt en over het spoor raast om het Kwaad te stichten.

De boeren waren bang dat de treinen, met hun luid blazende stoommotor en daverende chassis, het vee gek zouden maken. De stinkende stoom zou de velden verdorren. Gewapend met rieken en dorsvlegels belaagden ze de eerste locomotieven.

Zelfs de mondaine Franse schrijver Victor Hugo raakte verward door de treinen tijdens zijn eerste reis door België, ook al in 1837.

‘Het vraagt een inspanning om niet te denken dat het stalen ros geen echt dier is’, schrijft hij. ‘Men hoort hem uitblazen als hij rust, klagen als hij moet vertrekken, keffen onderweg, hij zweet, beeft, fluit, hinnikt, vertraagt, windt zich op. Hij strooit onderweg een spoor van stront met brandende kolen en urine van kokend water: grote waaiers van vonken springen op elk ogenblik uit zijn wielen of poten, als je wil, en zijn adem verdwijnt boven de hoofden in mooie wolken van witte rook die door de bomen naast de weg verscheurd worden. De trein heeft een geweldige beweging die men moet ervaren hebben om het te geloven. De snelheid is weergaloos. De bloemen op de berm zijn geen bloemen meer, het zijn slechts vlekken of

rode of witte strepen. De tarwevelden zijn als een grote blonde haardos. De klavervelden zijn lange groene haarvlechten. Steden, klokkentorens en bomen voeren een dolle dans uit aan de horizon.'

De 'weergaloze snelheid' waarvan Hugo gewaagde, bedroeg ongeveer dertig kilometer per uur.

De spoorwegen veranderden ook het gevoel van tijd en afstand van de Belg. Voor de komst van de treinen hing de tijdservaring samen met de wisseling van dag en nacht. Overdag blikkerde de zon als een koperen horloge zonder wijzers aan de hemel. 's Nachts vormde de wassende en afnemende maan de jaarkalender van de oude wereld. Het leven was, net als de aarde en het heelal, een eeuwige, tot nederigheid dwingende kringloop.

Mechanische uurwerken op stadhuizen en vooral torens van kerken verfienden de indeling van de tijd, maar ze liepen zeer ongelijk. Op het eigenste moment dat het pakweg in Kwatrecht tien uur was, kon het een paar kilometer verder op de kerkklok van Wetteren vijf minuten later zijn. De spoorwegen introduceerden hun eigen onwrikbare, streng vastgelegde tijd, een tijd die van Nieuwpoort tot Aarlen exact gelijk liep. Het uurrooster van de treinen verdroeg geen speling, als men wilde vermijden dat het treinverkeer een chaos werd.

De tijd van de kerkklok en van de stationsklok bestonden nog even naast elkaar. Godvrezende zielen die zelden buiten hun dorp kwamen, hadden genoeg aan de klokken die het angelus en de vespers aankondigden. Maar wie ergens wilde geraken, merkte snel dat hij zich maar beter kon richten naar de tijd van de Belgische spoorwegen.

In 1892 keurde het Belgisch Parlement de wet goed op de invoering van één standaardtijd in het hele koninkrijk. De tijdbepaling gebeurde in het observatorium van Ukkel en werd overgemaakt aan de stationschef van Brussel-Noord, die alle stationsklokken gelijk liet zetten. Gemeentebesturen die de officiële tijd niet toepasten op toren- en andere publieke klokken kregen met een rechter te maken.

Daardoor werd de trein veel gevaarlijker dan de goddeloze opvattingen van vrijzinnigen in de verre stad. Hij brak hier en nu brutaal binnen in een wereldbeeld dat eeuwenlang weinig veranderd was, hij joeg God op de loop. De stoomfluit kondigde niet alleen de vooruitgang, maar evenzeer de ontkerstening aan. Nog eens honderd jaar later is de secularisering al ver gevorderd en zien steeds meer Belgen God als een blinde horlogemaker die een mechaniekje zonder doel heeft ontworpen. Zijzelf.

Het is 13.05 uur op mijn polshorloge als ik een halve kilometer voorbij de boerderij van Jean-Marie de dorpskom van Vièrves bereik. De nauwe, steile straten hoog boven de Viroin lijken getekend met de kroontjespen van Anton Pieck.

Op de frontpagina van een dagblad die uithangt aan het krantenwinkeltje in de Rue du Centre is het onmiskenbaar 2011. Volgens een enquête boezemt geen enkele beroepscategorie de Belg zo weinig vertrouwen in als de politici. Slechts dertien procent van de Belgen gelooft nog in de politiek. In dit Vièrves is het een bericht dat uit een ander, ver land lijkt te komen.

De Place Albert I ligt ingesloten tussen enkele huizen, twee cafés, de kerk, de pastorie, een kasteel en een kiosk voor de plaatselijke muziekkapel. Op het asfalt zijn de witte lijnen van een pelotteterrein geschilderd. Tegen de gevel van Local Jeu de Balle staan het scorebord en de witte plastic stoelen al klaar voor de volgende wedstrijd.

Achter de pastorie ligt het gemeenteparkje met uitzicht op de vallei. De houten speeltuigen voor kleuters zijn bezet door enkele jongelui die ook hier hun muziek hebben meegebracht: slappe MTV-soul die past bij hun staat van verveling. Terwijl marihuana-dampen in mijn richting drijven, vind ik tegen de parkmuur het eregraf dat ik zocht.

'Sacred to the Memory of Samuel Aldersea: Contractor on the Entre Sambre & Meuse Railway', staat in het bemoste arduin gebei-

teld. Wind en regen hebben de letters uitgesleten. Aldersea was een spoorwegpionier die fortuin was komen maken. In Groot-Britannië begon de markt van de private treintrajecten verzadigd te raken, het nieuwe wingewest heette België. Volgens de overlevering kreeg Samuel Aldersea een fatale beroerte op kerstavond 1853, kort nadat hij getoost had op de gezondheid van Queen Victoria, koning Leopold I en diens maîtresses. Aldersea werd eenenvijftig jaar, bijna twee keer zo oud als België. Naast zijn graf hangt een eerbetoon van de gemeente Vièrves in de vorm van een naïef bronzen plakkaatje waarin een Engelsman met een bolhoed en wandelstok naast een stoomlocomotief gegraveerd is.

De verlatenheid van de Engelsman in New York is spreekwoordelijk, maar hoe zou een Brit zich gevoeld hebben in België, het curieuze koninkrijkje dat de grootmachten goedkeurend, maar een beetje zorgelijk ter wereld hadden laten komen? Ik vond nergens een beter antwoord dan in de toeristische gids *Belgium as She Is* (1843) van de Ier Henry Robert Addison, kapitein bij de Late 2nd Dragoon Guards. Tijdens zijn rondreis tuimelt de schrijver net zoals Alice in een Belgisch konijnenhol, waar de ene verbazing na de andere wacht. *Wonderland. 'Frogs are seldom served up'*, betreurt Addison. Nog meer ongemak: de Britse expat die een bloempot op zijn Belgische vensterbank zet, riskeert een forse boete om redenen die duister blijven. Buitenlanders moeten bovendien rekening houden met een extra belasting op hun eigendommen, als herstelbetaling voor de plunderingen van 1814 en 1830. België was vergevingsgezind, maar vergat niet. Soms krijgen zijn notities de allure van een survivalgids en strooit hij kwistig met tips tegen reisdepressie, flatulentie en gevaarlijke inboorlingen, zoals de Blankenbergse vissers, die hij weinig beter acht dan wilden.

Maar bovenal toont Addison zich een ware belgofiel. Onvermoeibaar beschrijft hij zijn verrukking over de vergezichten en *beautiful coups d'oeil* die hem vanuit treincoupé of diligence overvallen. Hij vraagt zich af waarom zoveel nationale schatten geen sterker

patriottisch gevoel opwekken. Het viel hem op dat de Belgische soldaten hun nieuwe uniformen en wapens niet met trots droegen, ook al was die uitrusting superieur aan de Britse. Eigenlijk verlangde de Belg maar naar één plunje, vond Addison: de blauwe boerenkiel. Hij merkt voorts op dat Belgen geen ruziemakers zijn, zelfs niet in dronken toestand: ze willen alleen... *zingen*, liefst op hun eigen erf, waar ze zich met geen stokken van laten verdrijven. En zo komt tussen Addisons observaties en toeristische tips langzaam maar zeker de *'soul of a young nation'* tot ontwikkeling. Het België van 1843 is een would-benatie van goedmoedige knechtenzielen die het niet erg gevonden zou hebben als ze nooit bestaan had.

Belgium as She Is was geschreven voor de vier- à vijfduizend Britse oorlogstoeristen die jaarlijks een bezoek brachten aan het slagveld van Waterloo, waar Wellington in 1815 Napoleon versloeg, *'the last grand site of British triumph'*. Voor ze in Oostende of Calais de boot terug naar Dover namen, konden ze nog een paar dagen op verkenning gaan in België, met Addison als gids. Ze waren de voorlopers van de Britse toeristen die in *Flanders fields* nog altijd een slachting komen herdenken waarvan de omvang voor Addisons lezers simpelweg onvoorstelbaar was. Maar Addison wilde ook residenten wegwijs maken: rijke Britten die zich met hun gezin en huispersoneel in het veel goedkopere België wilden vestigen.

Addison behoorde tot de Britse kolonie die in Brugge rond het Minnewater woonde, zoals ook de aangenaam excentrieke aristocraat Thomas Forster. De *Dictionary of National Biography* typeert hem als *'a remarkable man'*. Behalve arts was hij dichter, prefreudiaans droomanalist, beiaardspeler, verzamelaar van Schotse ballades, voorvechter van dierenrechten, vertaler van Duitse liederen, violenverzamelaar en auteur van boeken over de zwaluwtrek en de kometen. Een van zijn getoonzette gedichten is een Vlaamse ode aan zijn hond Poski *'pour faire chanter en Belgique'*: *'Bow wow wow wow wow wow wowa / Bow wow wow wow wow wow wowa / Laet*

hem blaffen als hij wilt.' Addison zelf schreef heel wat theaterteksten, '*petits opéras*' en '*opéras extravaganza*'.

Wellicht woonden Addison en Forster niet alleen om financiële redenen in België, maar waren ze evenzeer gecharmeerd door het zeldzame klimaat van lichtzinnigheid en luxe, al beperkte de vrolijke gekte zich tot de betere kringen. Ook de Belgische openheid en tolerantie, vastgelegd in de grondwet, konden Addison bekoren. De vrijheid van pers en meningsuiting zijn geen dode letter en veel groter dan in Engeland, stelde hij vast. Geen Belgische rechter maalde om geschriften waarvoor je in Engeland wegens verraad en laster veroordeeld zou worden.

België stond eveneens voor: het goede leven. Feestjes en '*evening soirées*' waren nooit veraf. Zo wijst Addison de weg naar '*parties of pleasure*' in Gistel ('*Ghistelle*') waar de Britse Oostendenaars graag kwamen, als ze tenminste niet flaneerden op de zeedijk, '*a delightful place of general rendez-vous*'.

Slechts heel even schemert de zwarte realiteit van arm Vlaanderen door, wanneer een Britse kennis van Addison langs zijn neus weg informeert of cholera inmiddels *alle* Bruggelingen uitgeroeid heeft? Het is 1843. De decennia van de Grote Plagen waren nog maar net begonnen. Neem alleen al wat Gent te verduren kreeg: cholera (1832), mazelen (1838-1840), tyfus (1847), cholera (1849), pokken en cholera (1851), cholera (1866), tyfus (1871). Tijdens de epidemie van 1847, die heel West-Europa trof, telden de Vlaamse dorpen vier keer meer overlijdens dan geboorten. In 1866 maakte cholera 66.000 slachtoffers, een record. Vanwege het besmettingsgevaar werden choleralijders soms al voor hun overlijden in een doodskest gegooid en begraven.

In de provincies Oost- en West-Vlaanderen – Addison heeft ze intensief bereisd – was bloedarmoede algemeen, een gevolg van uitputting door ondervoeding. De ziekte kreeg zelfs een naam in de medische encyclopedieën: '*la maladie des Flandres*'. Een derde

van de Vlaamse rekruten werd afgekeurd voor militaire dienst omdat ze te zwak waren om de wapens op te nemen.

De ellende zorgde voor een nieuw fenomeen: grote bendes van enkele honderden landlopers en bedelaars – mannen, vrouwen en kinderen door elkaar – trokken door de dorpen om boerderijen en graanhandels te overvallen. Sommige gemeenten, zoals het West-Vlaamse Meulebeke, bewapenden hun inwoners. De gevangenis en landloperskolonies liepen vol. In Brussel werden bijna 25.000 mensen in hechtenis genomen wegens diefstal en bedelarij. Vier op de vijf kwamen uit Vlaanderen.

Tussen 1845 en 1857 sloot Brugge zijn stadspoorten om rondzwervende bedelaarsbendes buiten zijn straten te houden. Bakkers werden overvallen. Brussel zette het leger en de gendarmerie in om de massa bedelaars de stad uit te jagen of te ‘repatriëren’ naar hun West- en Oost-Vlaamse dorpen. In de Koninklijke Musea voor Schone Kunsten in Brussel hangt het schilderij *Brussel’s morgens* van Joseph Stevens uit 1848, een fresco van een roedel uitgemergelde honden en daklozen in het eerste zonlicht, vlak bij de plek waar een goede eeuw later de spiegelglazen torengebouwen van de Europese wijk zouden verrijzen.

Het is merkwaardig hoe Addison erin slaagt 320 dichtbedrukte pagina’s lang over deze ellende heen te kijken, in het bijzonder omdat hij zijn boek de aanmatigende titel *Belgium as She Is* meegaf. Wat hem wérkelijk revolteert zijn de hoge belastingen en vooral de afwezigheid van enig standenverschil. Met verbijstering noteert hij dat de Belgen, ‘*even of the highest respectability*’, op de trein plaatsnemen in de *chars-à-bancs*, de wagons van tweede klasse, en niet in de diligences van eerste klasse. Hij is geschokt als hij legerofficieren een praatje ziet slaan met handelaars, ‘*even tradesmen’s assistants*’. En met spijt stelt hij vast dat de Vlaamse nobiljons meer en meer vervallen in een levensstijl die geboorteadel oneer betuigt.

Addison laat graag uitschijnen dat hij zelf niet van de straat is, door regelmatig een woordje Frans in zijn zinnen te strooien. Een

statussymbool. Tegelijk adopteert hij de sociale etiquette van het Belgische establishment, die voorschrijft dat je het best geen Nederlands kunt spreken omdat het een uitdrukkingsvorm van een lagere mensensoort is. 'Gelukkig zijn de Vlamingen zwijgzaam en ontsnappen weinig Nederlandse klanken aan hun mond', schrijft hij. Maar hij is ook een pragmatisch man en geeft zijn lezers een snelcursus '*practical Flemish*', eigenlijk Brugs.

How are you?..... How hort maydu?

Goodbye!..... Hun dach!

Give me that..... Gi me datar

Is your master at home? Is mijnheer in toose?

Wait a little..... Wachter bitcha

I wish to go to my bedroom Nor mine slop karmar

Maar de belangrijkste vraag uit zijn lijst vertaalde zinnen luidt:

Which is the way to the railroad? Wor muchorn amnor de nizzarwah tahon?

De *nizzarwah* ligt vanmiddag bij de brug over de Viroin, waar ook het Grand Central-station van Vièrves staat. Ooit was dit de *gare frontalière* annex douanepost op de spoorlijn. Het verklaart de omvang van het gebouw. Het station stond tientallen jaren lang in elkaar te zakken tot een ruïne, maar na een doortastende renovatie doet het nu dienst als een natuurcentrum waarin het station nog nauwelijks te herkennen is.

Verderop ligt de laatste nederzetting van Vièrves: La Jussière, een van de permanent bewoonde campings in de streek. Aan alle kanten knikken bejaarden me vriendelijk toe vanuit de *porch* voor hun chalet. Ze lijken schik te hebben in hun reservaat van tuin-kabouters, plaasteren herten en bloembakken vol felgekleurde petunia's.

Bij de slagboom van de camping begint een licht stijgende asfaltweg die door een stuk Ardennenwoud naar Le Mesnil leidt. Aan de rand van de weg staan schuttingen van gevlochten takken waar jagers zich achter verschuilen om opgejaagd wild te schieten. Grote stukken bos zijn gerooid en weer beplant met jonge dennen. Overal liggen stapels gezaagde bomen klaar om opgehaald te worden. Het bos is business.

Na acht kilometer is Frankrijk weer zo dichtbij dat ik niet weersta aan de verleiding om nog eens tot het einde van België verder te wandelen. Voor La Folie klinkt zelfs het woord ‘gehucht’ te gewichtig. Bij de grenspaal staan welgeteld drie leegstaande huizen naast elkaar langs een karrenweg van niks naar nergens. Aan de overkant ontspringt een bron. Een groen kikkertje – het zou in een vingerhoed passen – zwemt met volmaakte bewegingen in het glasheldere, koele water. Honderd meter verder, bij een dennenbos, beginnen de Franse Ardennen.

Terwijl ik aanstalten maak om terug te wandelen, scheert een straaljager over. Twee fazanten vliegen verschrikt op uit het struikgewas. ‘Men zal nog krijgen dat het nooit meer stil is en dat voortdurend ’s nachts en altijd de verdoemde rotmotoren om je kop ronken zodat [...] geen plekje hei of wei geen kilometer aardig lenteland meer vrij is’, zo dichtte Jan Hanlo in 1948, voor hij zelf verongelukte met een Harley Davidson. Waar valt een halve eeuw later nog te ontsnappen aan lawaai? De alom aanwezige stank in de middeleeuwen is vervangen door een alom aanwezige pestilente herrie. Ook vanmiddag in het bos was altijd een kettingzaag, een tractor, een maaier of een auto te horen. Een verre, sonore brom op de achtergrond. Zelfs in dit door God en mensen verlaten gat aan het eind van België is de stilte verdreven uit het landschap. Ik neem de landkaart, volg met mijn vinger de Grand Central Belge tot Antwerpen en besef dat het lawaai alleen zal toenemen.

De eerste stiltebrekers waren de stoommachines en de stoomtrein. Vandaag moet de gemiddelde Europeaan twintig keer meer

decibels verwerken dan na de Tweede Wereldoorlog. In het dichtbevolkte België gaat het om een veel groter veelvoud.

In 1883 voorspelde de Duitse arts Robert Koch, ontdekker van de oorzaak van cholera: 'Er komt een dag waarop de mens lawaai even intensief zal moeten bestrijden als hij vroeger tegen cholera en pest heeft gestreden.'

1883. Wat zou er toen te horen geweest zijn? Op deze plek, in dit België? De voetstappen van een Franse tabaksmokkelaar. Het gesjirp van een krekkel in de zomer. Het neerploffen van eikels in de herfst. Het waaien van de wind in alle seizoenen.

Een rotsig paadje brengt me van La Folie naar Le Mesnil. Het dorp is gebouwd op een open plek in de bossen, een zogeheten *clairière*. Ook de lucht is uitgeklaard. In het westen verschijnt een grote stratocumuluswolk als een zwevende rol hagelwit poetskatoen die het laatste grijs wil wegvegen.

Na twintig minuten bereik ik Le Mesnil. Het dorp ligt lam op het middaguur. Rond de toren van de Saint-Martinkerk voert een gezelschap boerenzwaluwen luchtmanoeuvres uit, de staartpenen in een strak V-teken gesperd. Voor het eerst valt me op hoe gaaf hun verendek is: glanzend, blauw en donker.

Op mijn laptop staat een gescande postkaart van de Rue de l'Eglise ('*environ 1910*'), het straatje dat langs de kerk steil naar beneden loopt. Midden op de aardeweg liggen mesthopen, houten tonnen, een handkar en allerlei landbouwgereedschap – ordeloos, alsof een alles meeslepende waterstroom door de straat getrokken was en alles weer bij elkaar gezocht moest worden. De bewoners staan in hun deurgat of hangen uit het raam. Op de achtergrond is het halve dorp uitgelopen. Een foto was toen nog een evenement. Toen ik de kaart voor het eerst zag, deed ze me denken aan de foto's die Lefébure maakte in Hamme en Zele anno 1902, opgenomen in *Door arm Vlaanderen* van August de Winne. Ook toen bestond er al een arm Wallonië.

Ik maak met mijn digitale fotocamera dezelfde *cadrage* als de postkaartfotograaf. Voor een huisje staat een rode Hummer. De stenen drinkbakken voor het vee doen dienst als bloembakken met viooltjes. De gevels van natuursteen zijn gezandstraald, de raamkozijnen van wit plastic. In de straat is geen levende ziel te bespeuren. De meeste huizen zijn perfect onderhouden, maar staan leeg. Het zijn vakantiehuizen.

De enige, nog draaiende zaak in het dorp is een naamloze *café-épicerie* naast de kerk. Ik ga binnen. Rechts van de gang bevindt zich een kruidenierswinkeltje dat al een eeuwigheid onder een stolp lijkt te staan. Op een paar schamele legplanken liggen pakjes roltabak van Semois, sigaren, een doos spaggetti, rijst, zeep en plastic trommels met zuurbollen. Zouden ze hier euro's aanvaarden of alleen rantsoenbonnen uit de Eerste Wereldoorlog? Aan de muur, naast de rookwaren, hangt een briefje in statig handschrift: *'On ne fait pas de crédit. Ni pour les jeunes, ni pour les moins jeunes.'*

Het café aan de andere kant van de hall bestaat uit een paar tafeltjes met rood formica en een massieve, houten toog waarvan de hoeken tegen slijtage beslagen zijn met lood. Boven de deur hangt een kruisbeeld, naast een reclamepaneel voor Chimay-trappist. Een streekmuseumpje, lijkt het wel.

Uit de donkerte van de achterkamer verschijnt madame Lelercqz, de bejaarde waardin. 'Mét z', benadrukt ze als ik bij het vertrek naar haar naam zal vragen. Exact een eeuw geleden, in het uitzonderlijk droge jaar 1911, begonnen haar grootouders het café. 'Er waren ooit negentien cafés in het dorp', herinnert ze zich. 'Soms clandestiene, geïmproviseerde drankgelegenheden voor de *ardoisiers* die in de leisteengroeven van Oignies werkten. Die mannen hadden altijd dorst. Grote dorst.'

Ik vertel haar van de postkaart met de Rue de l'Eglise en de armoede die eruit spreekt, midden in dat prachtige Ardennenlandschap.

'Mijn grootmoeder zei vaak: "*La belle époque était très dure.*" De

Mesnillois vingen lijsters om hun maag te vullen. Meisjes van tien liepen met zware melkkruiken op hun rug naar Fumay in Frankrijk, kilometers heen en terug door het woud. Gelukkig is het dorp altijd zelf bedruipend geweest. *Une autarcie totale*. Elk gezin, ook van leisteenaarbeiders, had een koe en een lapje grond om groenten te kweken. We kwamen zelden voorbij de dorpsgrenzen. Onze poort naar de buitenwereld was het Grand Central-station van Vièrves, maar je had een fiets of héél goede benen nodig om daar te geraken.'

Madame Leclercqz vertelt van de rampspoed die het dorp overviel.

'Begin jaren 1970 schoot onze *garde-chasse* zijn neef dood. Hij had hem voor een everzwijn gezien. *Une catastrophe!* Erger hebben we hier nooit meegemaakt. Dat ongeval heeft niet alleen de familie, maar het hele dorp in twee kampen verdeeld.'

En er was ook rampspoed die het dorp bespaard bleef.

'Tijdens de Tweede Wereldoorlog woonde er drie maanden lang een Duitse soldaat tegenover ons café. Net voor de Witte Brigade hem ging liquideren, vertrok hij. Een geluk. De represailles zouden verschrikkelijk geweest zijn. De Duitsers hebben vaker een heel dorp van de kaart geveegd.'

Madame Leclercqz klinkt nog altijd opgelucht. Maar is het oude dorp zestig jaar later niet op een andere manier verdwenen? Hoeveel echte Mesnillois die van generatie op generatie in deze straten hebben geleefd, wonen hier nog?

'*Des vrais?*' vraagt madame Leclercqz. Ze denkt even na en begint op haar vingers te tellen.

'Jean-Christophe, Michael, Jean... Ik ben snel uitgepraat. De meeste mensen ken ik niet meer. Vaak zijn het Brusselaars die hier tijdens de vakantieperiodes van de natuur komen genieten. Leuk voor hen, maar daarmee geven ze ons dorp geen toekomst. Ons schooltje moet kinderen van asielzoekers uit het Rode Kruisopvangcentrum in Oignies aantrekken om het wettelijke minimum-aantal ingeschreven leerlingen te halen.'

Wanneer ik uit het café kom, is de rolvormige stratocumulus verdwenen en afgelost door een hele schapenkudde plukkerige stapelwolkjes. Op weg naar Oignies ontmoet ik in de Rue de Montigny een pezig, oud mannetje dat in blote tors op de drempel van zijn deurgat zit. In zijn grove vingers houdt hij een cigarillo vast. Na de wederzijdse groet aan de vreemdeling – een gebruik dat in Wallonië nog altijd tot de goede omgangsvormen behoort – begint hij meteen te klagen over het gebrek aan aanspraak. Overburen heeft hij niet meer, ook de rij vakantiehuizen aan de overkant is verlaten. Joseph is geen inwijkeling, maar *un vrai*.

In de jaren 1950 werkte Joseph, zoals zoveel mannen in de Franse en Belgische Ardennen, in de Hauts-Fourneaux de la Chiers van Vireux. Hij is er nog niet over uitgesproken.

‘We begonnen om zes uur ’s avonds en stopten om zes uur ’s ochtends, weekends inbegrepen. Het was dwangarbeid, maar tot lang na de Tweede Wereldoorlog was het crisis in deze streek. Ik was blij ergens aan de slag te kunnen. De schouw moest roken.’

Elke middag reed hij met de fiets naar het naburige dorp Oignies, waar hij de *vicinal*, de buurtspoorweg, naar Olloy nam. In het plaatselijke station stapte hij over op de Grand Central, die over Vièrves en Treignes naar Vireux reed. De kaartjesknipper, *le poinçonneur des lilas*, was Josephs vader. Later werkte hij als ijzergie-ter in de Fonderie du Lion van Couvin, ook een industriestadje op de Grand Central Belge, maar dan in de richting van Charleroi. De treinen introduceerden de zware industrie in een wereld die al eeuwen stilstond onder de kerktoeren. Maar alvast in Le Mesnil konden ze nooit *l'esprit du village* uitwissen.

‘De oorspronkelijke inwoners zijn nogal op zichzelf gericht’, zegt Joseph. ‘Oignies ligt op een steenworp hiervandaan, maar voor ons is het een andere planeet: wij noemen hen *les bouloums*, zij noemen ons *les maniquets*.’

Als ik hem vraag wat die namen betekenen, kijkt hij me verbaasd aan.

‘Ach, dat weet niemand meer. Het is altijd zo geweest.’

Een uur later loop ik langs de eerste huizen van Oignies. De afstand vanuit Le Mesnil is precies vier kilometer, met rechts het Bois de la Fontaine en links het Bois de la Rochère. Net als Le Mesnil is Oignies een *clairière* omringd door woud.

Veel *bouloums* zijn niet te bespeuren in de straten van Oignies. Ik zie wel vier jonge, zwarte mannen onder de acacia voor kruidenierswinkel Chez Jeannine. Ze dragen de juiste merkkleding. Residenten van het lokale centrum voor asielzoekers Chantecler, die hun wachttijd proberen door te komen. Wat verder loopt een Arabisch uitziende man met een gebedssnoer langs slagerij Le Sanglier des Ardennes. Hun aanwezigheid moet een cultuurschok zijn in het dorp van de kapelletjes, waar Saint-Méen sinds een eeuwigheid schurft geneest, Saint-Antoine verloren sleutelbossen helpt opsporen en Saint-Donat de bliksem tegenhoudt. En wellicht is het Ardenendorp voor de Afrikanen een even grote openbaring.

‘Voorals de winter was lang’, zegt de grootste op retro-Adidas-schoenen. ‘Ik wacht al een jaar op een uitspraak. En het kan nog zes maanden duren.’

Als ik vraag hoe ze heten en waar ze vandaan komen, gaan alle rolluiken naar beneden. Ze zijn op hun hoede. De dikste van het kwartet, de jongen met de groene baseballpet, vertrouwt het niet en grijpt in: *‘Vous avez une caméra cachée sur vous?’* Eén ding wil hij wel nog kwijt: ‘We zijn blij dat we in Wallonië zijn en niet in Vlaanderen. Vlamingen zijn racisten.’

Meteen is ook onze conversatie ten einde. Hij maant zijn gezellen aan om mee te komen en weg zijn ze. De lange, lege middag in.

Voorbij café K’Dor begint een grindweg die wat verder in het bos verdwijnt. In het bodemoppervlak zitten veel harde, uitgedroogde voren en groeven die nog getuigen van de zondvloed die onlangs de streek teisterde.

Sinds mensenheugenis leven de Onégiens van het woud. Ze leverden stutten voor de steenkoolmijnen, houtskool voor de hoog-

ovens en vooral leisteen. Oignies stond al op de Entre Sambre & Meuse Railway-ontwerpkaart van Cubitt en Sopwith uit 1843 aangeduid als het '*Slate District*', zonder precieze lokalisering van de leisteenmijnen. Op latere geologische stafkaarten staan ze wel: Le Trou des Pauvres, Le Trou du Diable, Le Sauveur, Le Saint-Théodore en nog een stuk of wat putten die vernoemd zijn naar een heilige.

De leisteen kwam niet alleen op daken terecht. Steenkappers bewerkten hem tot grafkruisen, wegkruisen, schoorsteenmantels, preekstoelen en wijwatervaten. Vooral in de oostelijke Ardennen bestonden gedurende de negentiende eeuw voortreffelijke leisteenateliers waar het ambacht van generatie op generatie doorgegeven werd. De grafkunst is naïef, primitief, expressief. Met eenvoudige symbolen – zon, maan, bloem, engel, paard, vogel, kruis, skelet – die dicht bij het barre, godvrezende leven van de Ardennees staan. Ronduit pakkend zijn de doodshoofden op de grafkruisen die lijken op onhandig getekende, beverige zeemanstatoeages.

Na een paar kilometer bereik ik het terrein met de ruïnes van de Carrière de l'Hamérienne, die vlak naast het bospad ligt. Een kleine bouwval met extra dikke wanden moet de *poudrière* zijn, waar het kruit werd opgeslagen om de leisteen met ontploffingen los te maken. Ernaast staan de resten van het elektriciteitshuis, de eerste plek in de streek waar ooit stroom voorhanden was. De leisteenmijn zelf is een donkere pijp overwoekerd met mos en struikjes. De wanden en het plafond van de ingang naar de hoofdschacht zijn bezet met dicht tegen elkaar gedrukte schijven leisteen. Ik kijk uit dat ik niet te dicht bij het gat kom. De bodem is steil en glad, de steen schilfert onder de minste druk.

Ongevallen met arbeiders waren de regel. Het gevaar loerde overal. In een streekmuseum van leisteenstad Fumay zag ik ooit een maquette van het uitgestrekte ondergrondse gangenstelsel van een leisteenmijn. Het leek net een mierennest en de arbeiders die op de ladders de stukken leisteen naar boven droegen, hadden zelf

de nietige proportie van een mier. Oignies wordt in de streek nog altijd '*le village des veuves*' genoemd. Bijna zestig achtergebleven weduwen hebben een echtgenoot betreurd die zijn werk in de *ardoisières* met de dood bekocht had.

De arbeid in de *ardoisières* was harder, gevaarlijker en ongezonder dan in de steenkoolmijnen. Het steenstof drong dag na dag steeds dieper in de longen van de arbeiders, tot ze silicose kregen. Wat zoiets betekent, beschreef dokter Henri-Louis Debieuvre uit Fumay in 1909 in *La schistose professionnelle des ardoisiers*: 'Ziehier een zieke van vijfenveertig jaar. Hij ziet er veel ouder uit dan zijn leeftijd. Hij is permanent vermoeid en uitgeput. Een trap geraakt hij maar half meer op.'

In België was de gemiddelde levensverwachting van een *ardoisier* voor de Tweede Wereldoorlog ongeveer vijfenvijftig jaar. En van alle leistedorpen was de levensverwachting van de arbeiders het laagst in Oignies. In de schachten moest je voortdurend alert blijven. Het afdalen gebeurde over lange, glibberige ladders of trappen die bedolven waren onder brokstukken. De mijngangen – tot honderden meters onder de grond – waren vochtig, donker en koud. Nergens kwam de temperatuur boven de tien graden, wat vooral in de zomer gevaarlijk was vanwege het temperatuurverschil met de buitenlucht. De elektrische verlichting zorgde hoogstens voor een flauw schijnsel. Hoewel het alom insijpelende water werd weggepompt, bleef de ondergrond bijzonder nat. De onverluchte gangen hingen vol gas van de ontploffingen. Regelmatig waren er instortingen. De barre werkomstandigheden deden de arbeiders ernaar verlangen om zo snel mogelijk de hel van het leisteeland te mogen ruilen voor het paradijs, zoals het in hun volkspoëzie klinkt: '*Ay Payis de scayères vos-avouz l'infér. Plai-st-à Dieu qu' I vos dène audjourdu s'paradis.*'

Bij mijn terugkeer in het dorp zijn de asielzoekers verdwenen. Oignies ziet er weer zijn oude zelf uit, zonder de binnensijpelende wereld. Zelfs vandaag is het dorp vrijwel volledig geïsoleerd. Zon-

der auto raak je het dorp niet uit. Op sneeuwdagen is zelfs dát een moeilijke zaak.

In het centrum woont monsieur Mathy, de voormalige *garde forestier* die zijn hele leven in het woud doorbracht. Zijn huis is gebouwd met natuursteen die in het dorp zelf gewonnen is. Het uitzicht vanuit het raam aan de achterkant is ongerept: boomgaarden, bossen en heuvels zo ver het oog reikt. In de achtertuin hangen witte lakens te drogen aan een waskoord tussen betonpaaltjes. Even blaast de wind ze bol tot ze weer gestrekt gaan hangen.

‘Meer kan ik niet wensen op mijn leeftijd’, zegt hij. Ik spreek hem niet tegen.

Op zijn zevenentachtigste ziet monsieur Mathy er nog fit en scherp uit, wat ook vastgesteld werd na een medisch onderzoek in een ziekenhuis in Charleroi.

‘De dokters waren met ongeloof geslagen. Nog nooit hadden ze dergelijk zuurstofrijk bloed gezien.’

Als boswachter leidde hij een geregeld, overzichtelijk leven. In alle vroegte begon hij zieke bomen te merken voor de kap, vervolgens maakte hij een ronde langs de poelen om te controleren of er geen kikkerdieven aan het werk waren in opdracht van een restauranteigenaar. Soms werd het spannend, als hij stropers moest achtervolgen die met sidecars door de bossen reden en vanuit de zijspan op het wild schoten. Maar ook in de stroperij is het ambacht verloren gegaan.

‘De jongeren kunnen het niet’, zegt Mathy. ‘Ze kennen het bos niet meer.’

Vader Mathy werkte eind negentiende eeuw een tijdlang in de leisteenmijnen. Hij boorde gaten in de wanden waarin het kruit werd gestopt om de leisteen op te blazen.

‘Hij bezwoer me: “*N’y allez jamais!*” Hoeveel mannen zijn geen veertig geworden? In die tijd aanvaardde men makkelijker dat de dood ook bij het leven hoort, maar niettemin: het is *jong* om te gaan. De weduwen bleven achter met tien, twaalf kinderen. Zonder

uitkering. Om een cent te verdienen trokken ze kilometers ver door de bossen naar Vièrves om *pissenlits* te zoeken, paardenbloemen voor in de salades.'

'Oignies is gedoemd door zijn bodem en ligging', vat monsieur Mathy samen. 'De harde tijden hebben hier lang geduurd, tot zeker in de jaren 1920. Stel je voor, er werkten kinderen van elf in de mijnen. Ze sproeiden water op het leisteenstof, en met hun kleine gestalte en tengere handen konden ze het leisteenafval uit de smalste gangen ophalen. De stenen werden in platte manden de ladders op gedragen.'

Pas met de wet op de kinderarbeid van 1884 werd het verboden om jongens jonger dan twaalf en meisjes jonger dan veertien ondergronds te laten werken. Ook vrouwen werden ingezet om het afval weg te halen.

Veel Onégiens werkten niet in de bossen van het eigen dorp, maar over de Franse grens, zeven tot vijftien kilometer van huis. Kinderen werden om twee uur 's nachts uit bed gehaald om de voettocht aan te vatten. De verplaatsing naar en van het werk duurde drie tot zes uur over hobbelige boswegen. Fietsen waren nog niet verspreid. De salarissen waren minimaal, de families kroostrijk. De enige troost in de lange, monotone dagen was de fles. Alcohol richtte ravages aan onder de arbeiders, ook al omdat ze dachten dat het de enige remedie was tegen keelpijn door steenstof. Tussen Oignies en Fumay draaiden tien cafés alleen op *ardoisiers*.

August de Winne, de chroniqueur van arm Vlaanderen, had net zo goed een boek kunnen schrijven over arm Wallonië. In het België van eind negentiende eeuw waren Oignies, Zele en Hamme inwisselbaar als gaten van ellende. Ook al had het zuiden van het land de reputatie voorspoedig en rijk te zijn, het geld zat niet bij de Walen die de rijkdom creëerden. Het vloeiende naar holdings en investeringsmaatschappijen als de Société Générale de Belgique, waarvan de aandeelhouders meestal in Brussel woonden.