

De radiotrein

In enkele woorden: In de jaren dertig van de vorige eeuw ontstonden in België de eerste bescheiden vormen van massatoerisme en waren ook gewone burgers voor het eerst in staat een vakantieis(je) te maken. De nieuwe markt van het massatoerisme werd snel ontdekt door de grote Belgische reisagentschappen en door de NMBS, die vanaf het begin van de jaren dertig elk jaar tientallen excursietreinen gingen inleggen vanuit de grote centra naar allerlei toeristische oorden in België en in het nabije buitenland.



Radiotrein te Dinant; de trein is samengesteld uit ex-bloktreinjtuigen en een GCI-pakwagen waarin de geluidsstudio geïnstalleerd was. (Foto: verzameling Paul Pastiels)

Historische context

Reeds tijdens het laatste kwart van de 19de eeuw en in de jaren vóór de Eerste Wereldoorlog legden de Belgische Staatsspoorwegen geregeld speciale treinen in naar grote tentoonstellingen, jaarmarkten, bedevaartsoorden, religieuze bijeenkomsten en processies, feesten, paardenkoersen, concerten en andere grote manifestaties.

Deze extratreinen reden op zon- en feestdagen en hadden een enorm succes bij het grote publiek, vooral vanwege de sterk gereduceerde prijs van de treinkaartjes. Een paar voorbeelden van bestemmingen: de wereldtentoonstellingen van 1885, 1894 (beide te Antwerpen), 1905 (te Luik), 1910 (te Brussel), 1913 (te Gent), de Gentse floralien, de Hanswijkprocessie te Mechelen, de Heilig Bloedprocessie te Brugge, beiaardconcerten te Mechelen, grote feesten en jaarmarkten in diverse steden, enz.

Zelfs 's avonds laat (nadat de laatste treinen van de normale dienstregeling al lang vertrokken waren) werden extratreinen ingelegd om de bezoekers aan jaarmarkten en andere evenementen terug naar huis te brengen. Ook voor de bezoekers aan meer bescheiden manifestaties in kleinere steden en gemeenten reden er speciale treinen.

Vóór WO I was een toeristische uitstap of reis naar de kust of de Ardennen enkel weggelegd voor welgestelden. In de jaren 1920 en '30 verbeterde de welvaart geleidelijk en nam de vrije tijd voor arbeiders en bedienden toe dankzij de arbeidsduurvermindering en (in 1936) zelfs de invoering van zes dagen betaald verlof. Ook 'gewone' stervelingen konden zich voortaan een uitstapje naar zee of naar de Ardennen veroorloven.

Er ontstond een markt voor ééndagsuitstappen per trein, die tijdens de jaren 1930 een enorme omvang nam en zich ontwikkelde als een eerste vorm van massatoerisme. De spoorweg ondervond nog geen echte concurrentie vanwege de particuliere auto en het autocarterisme stond nog in de kinderschoenen.

Niet alleen de NMBS, maar ook privé-reisorganisaties zoals het reisbureau Wirtz, de Vlaamse



Radiotrein te Marche-les-Dame; de trein is samengesteld uit ex-bloktreinjtuigen en wordt gesleept door een locomotief type 7. (Foto: verzameling Paul Pastiels)

Toeristenbond en de Touring Club van België boden aan hun klanten en leden een uitgebreid excursieprogramma aan, waarbij men kon kiezen uit diverse bestemmingen. Enkele voorbeelden: de Belgische kuststeden, Anseremme, Bouillon, Coe, Ieper, La Roche, Lobbes, Malmedy, Maredsous, Rochefort en de grotten van Han, Spa, Veurne, enz., enz. Ook enkele nabijgelegen buitenlandse bestemmingen kwamen aanbod, zoals Valkenburg (NL), Monschau (D) en Luxemburg

(L). Omdat België toen nog beschikte over een zeer dicht spoorweg- en buurtspoorwegnet, konden vele toeristische oorden per trein bereikt worden (of per tram, mits een bijkomende verplaatsing per buurtspoorwegtram, bv. van Paliseul naar Bouillon of van Rochefort naar de grotten van Han of van Melreux naar La Roche).

Meestal vertrokken de speciale treinen op zon- en feestdagen tijdens de zomerperiode tussen 6 en 7 uur 's morgens vanuit de grote steden (Brussel, Antwerpen) en industriële centra (de Borinage, Charleroi, Luik) en keerden ze 's avonds, tussen 22 en 23 uur of later, terug. De duur van de verplaatsing overschreed in vele gevallen de verblijfsduur in het bestemmingsoord. Het kwam er blijkbaar vooral op aan om in groep 'onderweg te zijn'.

Om de reizigers een aangename en leerrijke reis aan te bieden, kwam de NMBS op het idee om in een aantal rijtuigen een geluidsinstallatie met luidsprekers aan te brengen en in enkele daartoe voorziene pakwagens een geluidsstudio met een platenspeler en micro's te installeren. Op die manier kon men tijdens de – lange – rit allerlei toeristische informatie en praktische inlichtingen meedelen aan de reizigers én hen vergasten op muziek! Zo ontstond de 'radiotrein'.

Op 27 april 1933 organiseerde de NMBS in samenwerking met de Nord-Belge (die o.a. de spoorlijn Namen – Dinant uitbaatte) een rondrit met een nieuwe radiotrein, ten behoeve van de pers, vertegenwoordigers van reisagentschappen en andere potentiële klanten-reisorganisatoren. De trein vertrok uit Brussel-Noord en reed via Mechelen naar Lier, waar een stadsbezoek op het programma stond, en daarna via Leuven en Ottignies naar Namen. Vervolgens reed men langs de Maas naar Yvoir, waar de trein even stilhield. Daarna werd verder gereden via Maredsous naar Tamines en via Charleroi naar Thuin, waar eveneens een stadsbezoek voorzien was. Tenslotte reed men via Binche en La Louvière terug naar Brussel, met aankomst te Brussel-Zuid.

Tijdens de reis gaf een begeleider via de geluidsinstallatie commentaar over de bezienswaardigheden die vanuit de trein konden waargenomen worden en werd aangepaste muziek afgespeeld (bv. een beiaardconcert tijdens het voorbijrijden van Mechelen, de mars *Entre-Sambre-et-Meuse* op het traject tussen Yvoir en Tamines, enz.). De pers was unaniem lovend over de nieuwe radiotrein, wat duidelijk blijkt uit de artikels die nadien in de kranten en tijdschriften verschenen.

Al in mei 1933 charterde de Vlaamse Toeristenbond als eerste privéorganisatie een radiotrein en de NMBS kon fier mededelen dat er op korte tijd al 85 radiotreinen waren vastgelegd voor het seizoen 1933, terwijl de promotie nog maar pas gestart was.



Het interieur van een radio-schooltrein; bemerk de luidsprekers aan het plafond.
(Verzameling Jef Van Olmen)

Het publiek schreef zich massaal in voor een excursie per radiotrein. In de tweede helft van de jaren 1930 deelde de NMBS mee dat er jaarlijks ongeveer 2000 ritten met radiotreinen en andere excursietreinen georganiseerd werden, met in totaal meerdere honderdduizenden reizigers!

Naast de klassieke excursies naar een toeristische bestemming werden ook zeer veel schoolreizen en reizen naar bedevaartsoorden, zoals

Beauraing, Banneux (Trooz) en Scherpenheuvel, georganiseerd. Ook rondritten door toeristische streken, waarbij meerdere bestemmingen tijdens één excursie gecombineerd werden, konden op veel bijval rekenen.

Merkwaardig is ook, dat er zelfs ‘verrassingsreizen’ aangeboden werden; de reizigers kenden alleen het vertrekur ‘s morgens en het aankomstuur ‘s avonds, maar wisten niet wat de bestemming van de trein was. Ze ondergingen met veel plezier het onzekere verloop van de reis! In dezelfde periode reden er ook veel radiotreinen en andere speciale treinen naar grote sportmanifestaties, zoals voetbalmatches, en ‘theatertreinen’, die vanuit de provincie naar Brussel reden (en ‘s avonds laat terugkeerden) om de reizigers de kans te geven een theatervoorstelling of een concert bij te wonen.



Een radiotrein, samengesteld uit ex-bloktreinjtuigen en gesleept door een locomotief type 64, te Mechelen in 1939. De trein is op weg naar Luik, waar de reizigers de *Exposition internationale de la technique de l'eau* konden bezoeken. Foto: Joop Quanjer (Ref: Q0295)

Vóór het uitbreken van de Tweede Wereld-oorlog was er in de zomer van 1939 nog een laatste piek in het aantal radiotreinen, nl. treinen die vanuit diverse stations in gans België naar Luik reden, waar de reizigers de grote tentoonstelling *Exposition internationale de la technique de l'eau* konden bezoeken.



Radiotrein te Namen, in de jaren 1950. De trein is samengesteld uit K-rijtuigen en radiotreinpakwagen van de reeks met de nummers 77101 t/m 77108. Foto: Joop Quanjer (Ref. Q0693)

Na de Tweede Wereldoorlog reden er opnieuw radio- en excursietreinen, maar het aantal daalde geleidelijk, voornamelijk als gevolg van de concurrentie vanwege de autocarbedrijven. De kosten voor het onderhoud van de installaties, de begeleiding van de treinen en het overbrengen van het lege materieel naar/van

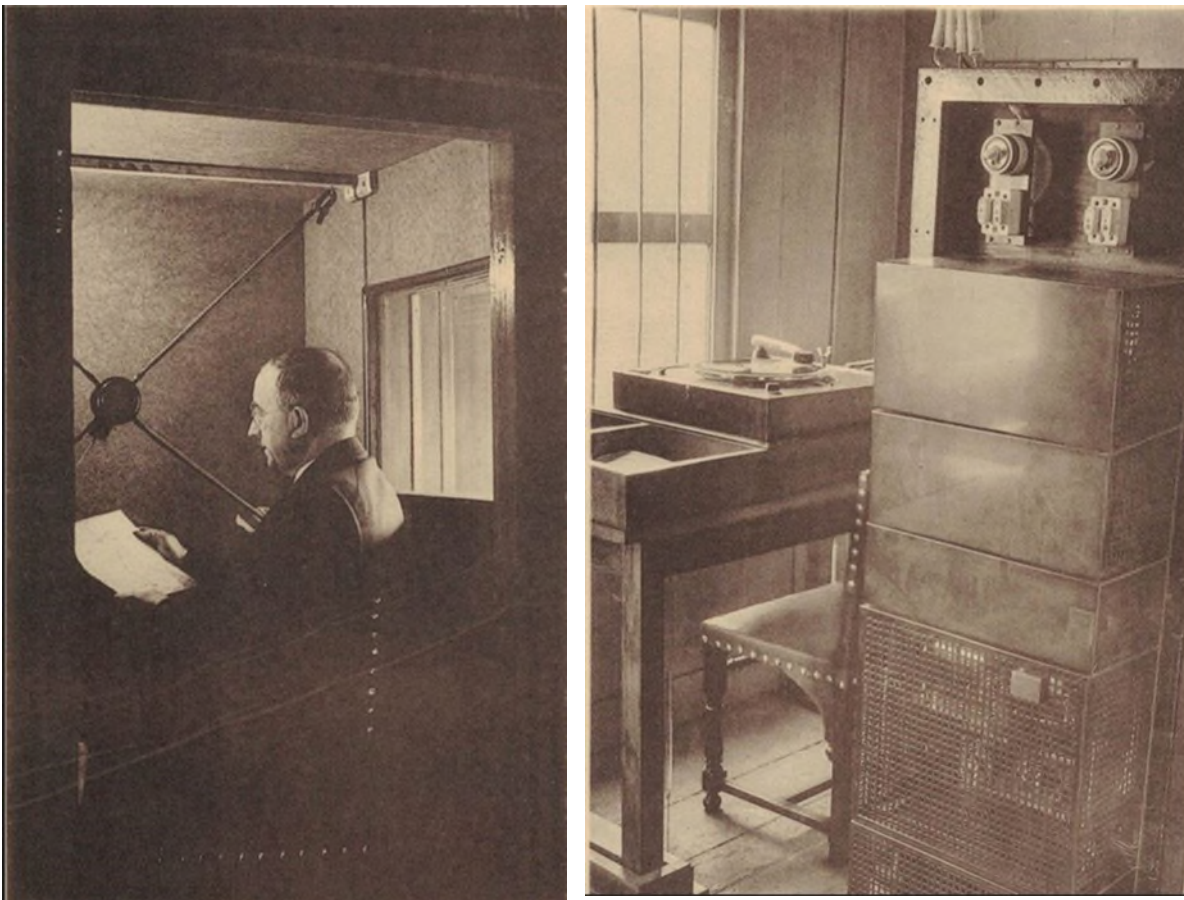
de vertrekstations werden niet meer gedekt door de 'radiotreintaks' van 5,- frank (kinderen: 3,- frank) die elke reiziger bovenop de prijs van hun treinkaartje moest betalen.

In 1963 reden er nog 243 treinen naar 45 bestemmingsstations. In 1964 nam de NMBS-Directie de beslissing om de radiotreinen in het binnenlands verkeer af te schaffen. Verschillende organisatoren van bedevaarttreinen naar Belgische bedevaartsoorden protesteerden tegen de beslissing om de radiotreinen in België af te schaffen; uit briefwisseling met de NMBS blijkt dat zij de toelating kregen om zelf geluidsinstallaties aan te brengen in de rijtuigen en zelf te zorgen voor een techniek die tijdens de rit aanwezig was om te toe te kijken op de goede werking van de apparatuur. Zo reden er nog meerdere jaren bedevaarttreinen naar Banneux (bestemmingsstation Trooz). In het internationaal verkeer bleven er eveneens nog treinen rijden met een geluidsinstallatie (bv. bedevaarttreinen naar Lourdes); de begeleiding gebeurde ook niet meer door spoorwegpersoneel, maar door technici van privébedrijven.

De 'radiotrein' is ondertussen van het Belgisch spoorwegtoneel verdwenen. Nochtans zijn alle moderne rijkstigen en treinstellen van de NMBS uitgerust met een sonoriatie-installatie, waarmee de treinbegeleider mededelingen kan verstrekken aan de reizigers. In principe kan de installatie ook gebruikt worden voor 'muziekverdeling' in de rijkstigen, maar in de praktijk is dit de laatste jaren slechts uitzonderlijk, tijdens enkele speciale treinritten, gebeurd.

Het radiotreinmaterieel

Aanvankelijk werden oudere houten rijkstigen ingezet, die gebouwd waren vóór de Eerste Wereldoorlog. Het ging om rijkstigen met draaistellen, die oorspronkelijk deel uitmaakten van het rijkstigenpark van de bloktreinen¹. Verschillende van deze rijkstigen waren comfortabele salonrijkstigen en rijkstigen eerste en tweede klas.



Het interieur van een radiotreinpakwagen. (Foto's: verzameling Jef Van Olmen)

¹ Bloktreinen waren sneltreinen met een vaste samenstelling, die reden tussen de grote Belgische steden. Er werden enkel comfortabele rijkstigen met draaistellen ingezet. De eerste bloktreinen reden tussen Brussel en Antwerpen op 1 augustus 1908.

Wegens het succes van de radiotreinen werden nadien nog enkele reeksen van oudere internationale rijtuigen en ex-Duitse rijtuigen met draaistellen opgenomen in het park van de radiotreinrijtuigen.



Radiotreinpakwagen nr. 44027 (vanaf 1957: nr. 77107), bemerk het opschrift 'RADIO'. (Ref. Z06076a)

pakwagens droegen het opschrift "RADIO". Het ging om de pakwagens met de nummers 44001/004/009/012/015/021/027/030 (vanaf 1957: nummers 77101 t/m 77108). Na WO II werden ook metalen ex-Nord-Belge- en nieuwe M 2-rijtuigen ingezet. Begin jaren 1960 ging het nog om 8 treinstellen met in totaal 3693 zitplaatsen; elke trein had tussen 416 en 469 zitplaatsen.

Na de indienstneming van de metalen rijtuigen werden de oude houten rijtuigen, met inbegrip van de ex-bloktreinrijtuigen, gesloopt of omgebouwd om ingezet te worden in tentoonstellingstreinen, hulpstreinen of werktreinen. Ondertussen zijn ze alle verdwenen, behalve één exemplaar dat slechts in 1982 buiten dienst ging, na jarenlang deel uitgemaakt te hebben van een werktrein van de Dienst Baan. Het gaat om het salonrijtuig (met drie-assige draaistellen) met het oorspronkelijk nummer 16002 van de Belgische Staatsspoorwegen, gebouwd door de Ateliers de la Dyle (Dyle & Bacalan) te Leuven in 1907. Het rijtuig (of hetgeen ervan restte ...) is jarenlang te Leuven bewaard gebleven en werd in 2021 verkocht aan evenementenorganisatie in Frankrijk.

In heel wat rijtuigen werd de geluidsinstallatie (bekabeling, luidsprekers) permanent geïnstalleerd, in andere werd de installatie enkel bij het begin van het zomerseizoen aangebracht en nadien verwijderd. In de loop van de jaren 1930 waren steeds meer radiotreinen samengesteld uit moderne metalen K-rijtuigen en had de NMBS in 8 metalen pakwagens een permanente geluidsstudio geïnstalleerd. Deze

Jef Van Olmen,
Juni 2024.

Beknopte bibliografie

- Artikels:** Trains radio. *Informations de la Société Nationale des Chemins de fer Belges* , n° 53, 07-04-1949, p. 4-5, BIB_K714947
- Train-surprise radiophonique belge. Le premier essai a remporté un grand succès. *Tampon (Le)*, n° 303 01-06-1933, p. 401, BIB_714145
- Het salonrijtuig nr. 16002 van de Belgische Staat. Op de baan, n° 165, 01-10-2021, p. 34-38, BIB_K712505
- VAN OLMEN J. Spoortoerisme in de jaren dertig *Rail-Revue - Driemaandelijks Tijdschrift voor de Tram- en Treinhobby* ; n° 13, 01-07-1988, p. 16 – 19, BIB_K707088
- VAN OLMEN J. Radio- en excursietreinen bij de NMBS. *Spoorweg Journaal*, n° 130, 11-12 2002, p. 30-33, BIB_K35971
- VAN OLMEN J. Radio- en excursietreinen bij de NMBS. *Rail-Revue - Driemaandelijks Tijdschrift voor de Tram- en Treinhobby* , n° 17, 01-07-1989, p. 17 – 20, BIB_707182

Voor een grondigere zoekopdracht kunt u onze database raadplegen met de volgende trefwoorden:

Bibliotheekcatalogus: spoorwegtoerisme, radiotrein

Museumcollectie: radiotrein