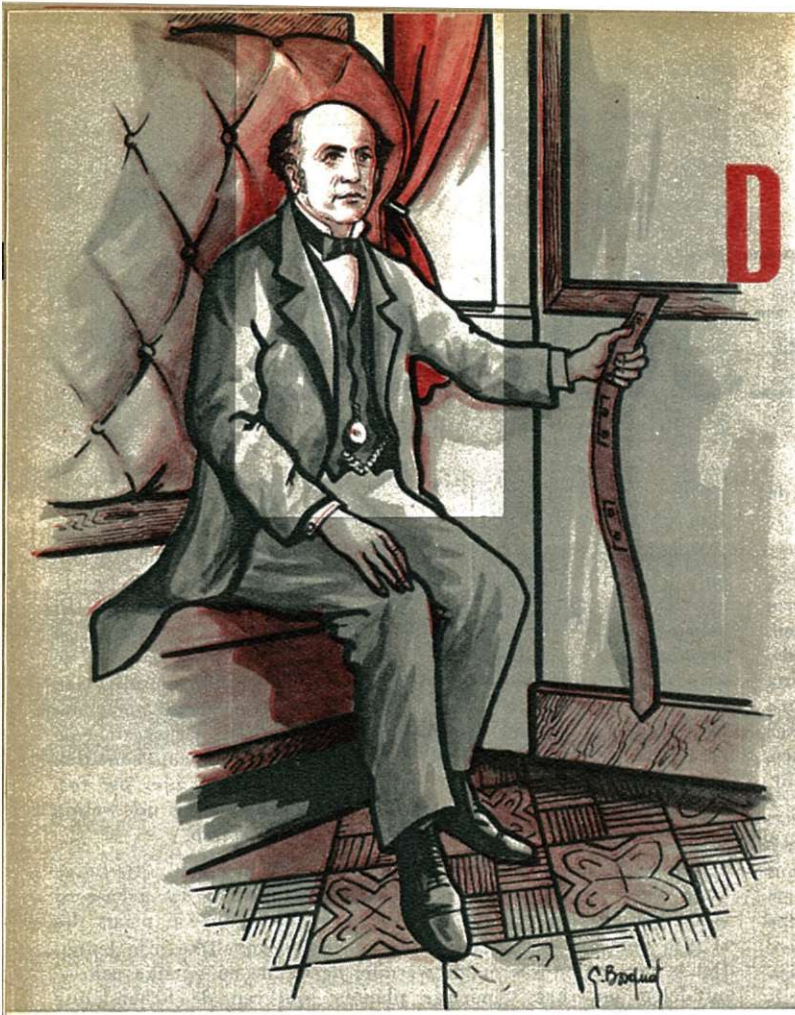


# DE "NAPOLEON"



## Een woordje over gindrinkers en een aartsvijand van alcohol

Er was niets bijzonders gebeurd, op het eerste gezicht althans, tijdens dat gezegende jaar 1808. Al maakte Napoleon plannen voor een invasie van Groot-Brittannië, toch schenen de eilandbewoners die bedreiging niet ernstig op te nemen, en zeker het minst van al de bewoners van het Engelse stadje Melbourne in de Midlands. Byron schreef zijn eerste verzen, doch Melbourne bekommerde er zich bijster weinig om; de wereld overigens ook. Burns was pas dood, maar wie dacht daar nog aan in Melbourne. Burns was trouwens een Schot, en, bijgevolg, was het niet zo erg dat hij vergeten werd. De spoorwegen, van hun kant, hadden het vijfde jaar van hun bestaan aangevat, maar, zij leefden, eerlijk gezegd, alsof zij zo onbekend mogelijk wensten te blijven. Om op Melbourne terug te komen, wel dit stadje leefde zoals het altijd geleefd had, dat wil zeggen gedurende duizend jaren, zonder geschiedenis, zonder herrie, zonder roem. En het kind van John Cook en Elisabeth Perkins dat op de 22<sup>e</sup> november van dat jaar onder het strooien dak van een nederig huisje, in de volkrijkste buurt, geboren werd, scheen geenszins voorbestemd om dit kalm en eentonig leven in beroering te brengen.

En nochtans zou het dit wel doen, want, al beweert de Prediker het tegendeel, toch zijn er dingen die geschieden en die nog niet geweest zijn. Cook junior, zijn voornaam was Thomas, zou er trouwens geen vrede mee nemen alleen maar zijn stadje uit de Midlands het onderste boven te zetten. Geduldig, hardnekkig, met die verbijsterende karaktersterkte, die wij, waarschijnlijk bij gebrek aan andere woorden, het Britse « flegma » genoemd hebben, vatte hij de hervorming aan van zijn graafschap, van het ganse eiland, van Europa en, tenslotte, van de wereld. Bij zijn dood, nadat hij gedurende schier een eeuw een uitzonderlijk bestaan had geleid, bestond zijn nalatenschap uit een indrukwekkende naam, een handelszaak die de belangen van miljoenen reizigers behartigde en, als fortuin, 2.000 pond 497 shillings en 6 pence, wat wel bitter weinig was; voor een man die, op zijn manier, zich meester had gemaakt van de planeet.

Thomas Cook was dood, maar het groots geheel dat hij had opgericht was steviger, levendiger dan ooit. Voortgezet door zijn zoon — John Mason, — later door zijn kleinzoon — Frank Henry — ging het reisagentschap « Cook and Son », dat in de loop der jaren niet ophield met zich uit te breiden, omstreeks 1920 een vennootschap aan met de

Europese onderneming bekend onder de benaming « Agence internationale des Wagons-Lits ». Deze organisatie gebruikt thans meer dan tienduizend bedienden van verschillende nationaliteiten; zij bezit driehonderd vijftig bijhuizen verdeeld over zestig landen.

Maar de lezer weet misschien niet hoe Thomas Cook, de zoon van een arme werkman en van een ongeletterde moeder, ertoe kwam eerst kleine toeristische uitstappen te organiseren en daarna een internationaal reisagentschap op te richten. In feite, was de reden hiertoe zo eenvoudig mogelijk, al schijnt zij zonderling bij een eerste overweging: Thomas Cook hield noch van bier, noch van gin en hij had een heilige afkeer van deze « verderfelijke brouwsels ».

Er dient gezegd dat Groot-Brittannië in die tijd zich met een ongemene ijver overgaf aan de dronkenschap en dat dit land ongetwijfeld de zee met al haar vissen zou uitgedronken hebben en dat er misschien nooit een Waterloo zou geweest zijn, indien een verbolgen engel — in dit geval, een kleine schrijnwerker — deze nieuwe Saturnusfeesten geen halt had toegeroepen. In haar bezorgdheid om de vreemde dranken concurrentie aan te doen, had de Engelse wetgeving de ongelukkige gedachte gehad de distillatie van alcohol aan te moedigen. Voortbrengers, handelaars, verbruikers waren er als de kippen bij om hun hart op te halen. Het oude en preutse Albion werd omgevormd in een tempel van Bacchus. « Iedereen drinkt zich dronken, zegde een tijdgenoot, zij die niet zingen, rollen onder de tafels. »

Op zijn tiende jaar, werd Thomas Cook als hulptuinier geplaatst bij een groentekweker van de stad, een zekere John Roby. Ofschoon vader van een groot gezin en lid van een godsdienstige congregatie, bracht Roby het grootste deel van zijn tijd door in de kroegen; de kleine Cook leert het leven kennen. Vier jaar later werkt hij bij een oom van moederszijde, de schrijnwerker-meubelmaker John Pegge, die, om te doen zoals iedereen, zich mild bedrinkt. De jongen walgt ervan; zulk een zedelijk verval brengt hem in opstand. Wordt zijn roeping hier bepaald? Op 18 december 1825, wordt hij aangenomen in de strenge godsdienst der Baptisten, en wat later wordt hij missionaris gewijd. In gezelschap van een vriend, de trouwe John Earp, doorloopt hij de steden en dorpen in de omtrek, deelt vlugschriften, bijbels en brochures uit, preekt de goede tijding, geselt het alcoholisme. Tijdens een van deze reizen ontmoet hij haar die zijn vrouw zal worden, de zachte, deugdzame Marianne Mason.

Thomas Cook is nu een vaste missionaris. Hij is lid van alle verenigingen die strijden voor de dronkonthouding; weldra zal hij zelf zijn eigen matigheidsgenootschap stichten. Ondertussen legt hij de belofte af van « levenslange onthouding », d.w.z. van geen enkele gealcoholiseerde drank te drinken. Noch de bijtende spot, noch het gejuuw, noch zelfs de bedreigingen, kunnen de vurige geloofsijveraar tegenhouden.

Maar de mens leeft niet enkel van Gods woord. Dat had Thomas Cook dadelijk begrepen, hij, de strijder met het milde hart, maar tevens vol gezond verstand. De stoffelijke zaken gaan immers flink vooruit. Onze mis-



# VAN HET SPOORWEGTOERISME"

*Mijn hart is nooit verzadigd,  
Ach, had ik maar handen genoeg  
Om de mensheid te omhelzen!*

Mikhaël SVETLOV, *Horizonten.*

sionaris heeft zich ingesteld als schrijnwerker-meubelmaker voor eigen rekening; in 1840, heeft hij verscheidene werklieden in dienst.

## Hoe uit een drankbestrijdingsliga de eerste plezierreis ontstond

Dit was het tijdperk waarin de spoorwegen hun grijparmen geleidelijk over de ganse planeet uitstrekten. En hoever scheen de tijd reeds dat de Engelsens Trevithick en Vivian officieel de geboorteakte van de « ijzerenweg » getekend hadden, door de stoomdiligence van de Amerikaan Evans op spoorstaven te plaatsen! Die tien jaar, schenen al lang voorbij, en wat was er sedertdien niet volbracht! Op 25 juli 1814, had de befaamde Stephenson zijn proeven aangevat met de eerste locomotief, de « Locomotion »; in 1825 wijdde hij de eerste spoorlijn ter wereld in: de lijn Stockton-Darlington. De eerste trein op het Amerikaanse vasteland reed, de 28<sup>e</sup> december 1829, in de Verenigde Staten en de eerste trein op het Europese vasteland verbond, op 5 mei 1835, Brussel met Mechelen. Op zijn beurt trad Duitsland, de 7<sup>e</sup> december van hetzelfde jaar, in het spoorwegtijdperk. De Russen en de Canadezen openden hun eerste reizigerslijn in 1836; de Fransen in 1837; de Hollanders en de Italianen in 1839.

Thomas Cook deed zijn eerste reis per spoor in het begin van 1841. Dat was voor hem een openbaring. « Waarmee de nieuwe vervoermogelijkheden aangeboden door het spoor niet gebruiken om de zaak van de onthouding te dienen? » zou hij later schrijven bij de herinnering aan de merkwaardige tocht. Cook was waarlijk opgetogen, verrukt. Zijn voor gevoel stelde hem plots in staat zich ervan rekenschap te geven dat de spoorwegen een heerlijke wereld voor de mensen zouden ontsluiten. Neen, het Avontuur was niet meer het voorrecht van de droom; voortaan zou de weg naar de verten, de weg van de vrolijke en gezonde vlucht uit de werkelijkheid, wagenwijd open staan! Maar, indien deze ontluikende, onervaren spoorwegen, die nog zo arm aan middelen waren, gesteund werden door een geschikte en ernstige organisatie, tot welke verwezenlijkingen zouden zij dan niet bekwaam blijken! In feite, had Thomas Cook een vermoeden van de meesterlijke mogelijkheden van het spoor, en hij bekeek met de ogen van een ziener, een dichter, een mystieker, dit nieuwe, indrukwekkende gebied dat hij betrad. Een mystieker, ja, dat was hij. Want, boven alles, wil hij zijn rol van louteraar blijven spelen. Tegenover de deelnemers aan een meeting voor drankbestrijding die, op 9 juni 1841, te Leicester doorgaat, zet Cook een plan uiteen dat reeds enkele tijd in zijn geest spookt: hij wil een « speciale trein » laten inleggen voor de volgende vergadering die, drie weken later, te Longborough zal gehouden worden. De president gaat akkoord; de toeschouwers jubelen het uit van enthousiasme. 's Anderendaags onthult Cook zijn plan aan de vertegenwoordiger van de « Spoorwegmaatschappij der Midlands » — « Ik ken uw vereniging niet, antwoordde de brave spoorman, maar gij zult uw trein hebben. »

Op stel en sprong, moeten nu de nodige schikkingen getroffen worden, de uitnodigingen verzonden, de dagbladen ingelicht, de reisbenodigdheden verzameld. En de lang verwachte dag breekt aan: maandag 5 juli 1841. Op het perron van het stationnetje van Leicester, staan vijfhonderdzeventig pioniers, die druk gebaren maken, opgewonden babbelen, trappelen van ongeduld, terwijl een groep zangers, onvermoeibaar, lofzangen en strijd-

liederen voordraagt. Overal wapperen de vlaggen, de vaandels en de standaarden. Leicester beleeft een onvergetelijke dag. Nog nooit had een dergelijke vreugde, een dergelijke dolheid zich van een Britse ziel meester gemaakt! Doch daar weerklinkt een langgerekte gefluit: 't is de trein. Hij stopt, men bestormt hem; hij vertrekt en men begint opnieuw te schreeuwen, te zingen, te dansen... Negen uitgelaten rijtuigen denderen tussen de esdorens.

De ganse rit is de merkwaardigste tocht langs wuivende handen, aanmoedigingen en toejuichingen, die een mens ooit aanschouwd heeft. Zouden zelfs de gindrinkers voor de zaak gewonnen zijn? Tijdelijk althans, want, in de veronderstelling natuurlijk dat zij aanwezig waren, zij bleven zo stom als een vis. Daar bereikt men eindelijk Longborough; iedereen stapt af. De groep groeit weldra aan met honderden kruisvaarders per trein toegestroomd uit andere streken. Meer dan duizend « geboren onthouders of bekeerde dronkaards », opgesmukt met hun medailles en eretekens, stappen op door de straten van de stad. Toegejuicht door een koortsachtige menigte, trekken zij naar het park. Daar schenkt men hun thee en dan volgen redevoeringen en concerten elkaar op tot bij het vallen van de nacht. Het was een volkomen succes. Te 10 h. 30 's avonds, had Cook al zijn volk gaaf en gezond weer naar huis gebracht. « Er viel niets ergs voor tijdens deze tocht » zou hij later verklaren. De eerste werkelijke groepsreis was tot stand gebracht.

Wij zegden wel: de eerste « werkelijke » groepsreis, want, bij nadere overweging, waren enkele gelijkaardige uitstappen al ondernomen voor Cook ermee begon. De eerste speciale trein, gehuurd voor een openbare gebeurtenis, reed in 1838. Het was, zo vertelt John Pudney, ter gelegenheid van een ophanging die doorging te Bodwin in Cornwall. Twee broeders waren ter dood veroordeeld wegens moord op een zakenman uit Wadelbridge. De inwoners van dit dorp die, ongetwijfeld, tuk waren op hevige ontroeringen, huurden een trein om hen te vervoeren naar de plaats van de terechtstelling. De galg was, « opzettelijk voor hen », opgetimmerd tegenover het station, zodat de reizigers van op hun banken het schouwspel gemakkelijk konden bijwonen. Op onze dagen zijn dergelijke vertoningen, gelukkig, bijna volledig van onze oude planeet verdwenen. De beul oefent zijn stiel nog immer uit, maar hij handelt in het verborgene, als ware hij beschaamd over zijn daad. En, onze moderne, speciale treinen, die heel wat sympathieker zijn, brengen 's zondags naar de zee, het platteland en de sportpleinen, hopen reizigers belust op gezondere sensaties die een meer humane menselijkheid vormen.

De organisatie van de eerste groepsreizen was verre van onberispelijk geweest. De verantwoordelijkheid hiervoor werd doorgaans overgelaten aan de een of andere reiziger aan wie de baas zijn bevoegdheid overdroeg. Cook wou echter zelf de leiding over zijn uitstappen op zich nemen, en, in dit opzicht, is hij werkelijk een pionier. Vijf tot zeshonderd personen vervoeren, is zo maar geen zaak om lichtzinning te behandelen. Daarom besloot Cook van zijn reizen een ernstige, stevige, betrouwbare onderneming te maken. Hij moest raad geven, zijn gezag tonen. Zijn nimmer rustige geest waakte over ieders comfort en veiligheid.

Zijn taak van organisator heeft Cook, van in het begin, volbracht met een zekerheid, een vernuft en een eerlijkheid waarvan hij nimmer afweek. Meer dan een eenvoudige vervoerder, was hij een gids, en niet enkel van de lichamen, maar tevens van de zielen. Moedigde zijn temperament van missionaris hem trouwens niet aan op die weg voort te stappen? Hij wist ook — en dat is, voorzeker, niet één van zijn geringste ver-



diensten — dat zijn onderneming geen mislukking was, meer nog, dat zij een opbouwend werk was. In feite, gaf hij, in alle omstandigheden, blijk van een verbijsterend en onvervalst doorzicht. Verklaarde hij zelf niet dat hij « de eerste in Engeland georganiseerde excursietrein » geleid had ?

Cook's initiatieven hadden natuurlijk de aandacht van het grote publiek op hem gevestigd. Van 1842 af, namen de reisaanvragen snel toe. Men gaat nu al verder dan de Midlands ; de verovering van Engeland begint. Ofschoon hij in zijn uitstappen niets anders blijft zien dan « de prestaties van een liefhebber », is Cook voortaan zeker van een ruim succes. De scholen vertrouwen hem hun leerlingen toe ; de Groten dezer aarde verwaardigen zich in hem belang te stellen. Zo wordt Cook, nu langs een rumoerige uitstap van « onthouders » om, door de meest onwaarschijnlijke samenloop van omstandigheden ertoe geroepen plezierreizen te organiseren.

### Een treurig-vrolijk intermezzo

Nu mogen wij evenwel uit het voorgaande niet gaan afleiden dat de drankbestrijdersverenigingen aan vinnigheid hadden verloren, of dat de kroeglopers uit de wereld verdwenen waren, of nog, dat Cook de strijd had opgegeven. Neen, zijn ijver van missionaris is geenszins afgekoeld ; hij heeft zelfs zijn methoden verbeterd. Sedert enkele tijd, heeft hij in zijn schrijnwerkerij een kleine drukkerij ingericht en geeft hij tijdschriften, almanakken, kerkgezangen en pamfletten uit, die opvallen door hun weergaloos bijtende stijl, zoals deze bezwering uitgebracht op 17 juli 1843 : « Ontwaakt, dronkaards, en weent bij de gedachte aan de ellende die over uw hoofd gaat neerkomen ! »

Hij laat ook boeken met kerkgezangen verschijnen waarvan het oudste, een « Verzameling van Lofzangen », onder andere, dit eigenaardig gedicht bevat :

*Stoet van dronkaards, jongen of ouden,  
Mannen of vrouwen, witten of zwarten,  
Zeshonderdduizend dronkaards zijn op stap  
Naar de vernietiging en de hel  
Midden het geweecklaag, de tranen en het tandengeknars,  
Gelijkend op een griezelijk koor.*

In feite is Thomas Cook het meest bewonderde, en, zonder twijfel, ook het hartgrondigst verfoeide schepsel van Groot-Brittannië, zoals trouwens getuigd wordt door een brief die een naamloze schrijver hem eens toezond en waarvan het adres als volgt luidde :

*De geadresseerde van deze brief woont in de Adam en Eva-  
[straat te Market Harborough.  
Hij drinkt noch bier, noch brandy, noch wijn,  
Noch enige andere gealcoholiseerde drank.  
Hij geeft een blad uit over de onthouding  
Waarmee hij de wereld tracht te hervormen.  
Indien al deze details niet volstaan om hem te doen ontdekken,  
Laten wij dan zeggen dat hij schrijnwerker is en Thomas  
[Cook heet.]*

Maar Cook bekreunt zich niet om de lasteraars. Zijn strijd tegen de alcohol volstaat hem niet, want nu neemt hij het ook op tegen de tabak, die, zo beweert hij, « even schadelijk is als al de vloeibare of gasvormige vergiftigingsmiddelen ». Dan gaat hij over van het woord naar het geschrift en sticht de « Anti-Smoker ». In die tijd, was het roken in de spoorwegrijtuigen verboden. Deze verordening werd, dat spreekt vanzelf, verre van op de letter nageleefd ; en de spoorwegopzichters sloten doorgaans de ogen voor deze inbreuk. Cook, daarentegen, toonde zich onverzettelijk. Hij beboette niet alleen de overtreders, maar bedreigde ze, bovendien, met de zwaarste straffen der hel. Om niet op de dag van het Laatste Oordeel door de Honden van de Apocalypsis verslonden te worden, hoedden de « Cookisten » er zich dan ook vrij vlug voor de reglementen te overtreden ! Meer dan ooit, wou de negende Kruistocht Engeland zuiveren van zijn verderflijke gebreken. Bierglazen en pijpen werden meedogenloos verdreven zoals weleer de handelaars uit de Tempel.

### Geboorte van het toerisme

Van 1850 af, ontwikkelden de spoorwegen zich tegen een steeds sneller en sneller ritme. De eerste reizigerstrein reed in Indië in 1853 ; te Panama en in Australië, in 1855 ; in Egypte, in 1857.

In 1868 wijdt Algerië op zijn beurt het spoor in. Japan volgt in 1872 ; China in 1876. De eerste internationale verbindingen worden ontworpen, de eerste tunnels worden geboord. Traps-gewijs wordt de spoorwegtempel opgebouwd.

Het was waarschijnlijk omstreeks de helft van de eeuw dat Thomas Cook van zijn reisagentschap een ware handelszaak wou maken. Hij was, zo schreven wij hierboven, een mens met een goed hart, doch tevens vol gezond verstand. Hij was zeker een der eersten die de aanzienlijke rol voorzag welke de spoorwegen zouden gaan spelen in de handel, de industrie, de landbouw, kortom, in de evolutie zelf van onze planeet ; hij beschouwde het spoor als een bijzondere kracht. De spoormannen mochten er dan ook zeker van zijn hem onder hun trouwste bondgenoten te vinden. En, wat beter is, van hun vrienden, hun bewonderaars, was hij, ontegensprekelijk, een der oprechtste, der vurigste. In die tijden, toen tal van achterlijke schrijvers en politiekers al hun krachten inspanden om de « ijzerenweg » met bijtende spot te overladen, vond deze, ongetwijfeld, in Cook een van zijn meest authentieke herauten.

Thomas Cook had zich in het hoofd gehaald iets groots op te bouwen. De spoorwegen waren een wereldonderneming geworden ; ook hij zou op wereldschaal werken. Maar, eerst, zou hij op mensenschaal werken. Want de mensen, dat zijn niet alleen de Groten, maar ook de Kleinen, en niet alleen de rijken, maar tevens de armen. De mensen, dat is het mensdom zoals de Voorzienigheid het gewild heeft, met zijn hoogten en zijn laagten, zijn grootheid en zijn kleinheid, dat is dat oneindige en ingewikkelde hart waarvan hij de geheime behoeften moet bevredigen, dat hij, tot elke prijs, moet omarmen. Cook wil dus een populair werk oprichten dat toegankelijk is voor alle beurzen. Welnu, de spoorwegtarieven zijn nog relatief duur. Welke oplossing zal hij vinden voor dat probleem ? De oplossing is, voorwaar, zeer eenvoudig, maar toch moest iemand haar ontdekken : voor de groepsreizen zou men een verminderde prijs betalen. Een uitbundige Cook legt zijn idee voor aan de vertegenwoordiger van de spoorwegen ; deze aanvaardt het geestdriftig. Is het, inderdaad, niet wijzer veel reizigers te voeren tegen een verminderd tarief dan enkele alleenstaanden tegen de volle prijs ? De « speciale reisbiljetten » waren in het leven geroepen.

Van dan af, gaat Cook zich inspannen om zijn reizen « ter lange omvaart » ingang te doen vinden. En, zoals altijd, werkt hij met ijver, met liefde. Welke voldoening, welk innig geluk heeft hij niet kunnen smaken tijdens deze gedenkwaardige jaren ! De vakanties die hij aan de mensen, aan de kinderen der steden gaat geven, is een stuk blauwe hemel dat hij hun schenkt, is een wind van zuivere lucht en van blijdschap die hij aanvoert, maar tevens, maar vóór alles is het een reis naar de tuinen van het Aards Paradijs. Want is het toerisme soms niet de mens vrijgemaakt van zichzelf, de mens die eindelijk vrij is van zijn huiselijke beslommeringen, van zijn gewoonten, van zijn alledaagse gedachten ? Het toerisme is een terugkeer naar de maagdelijke bronnen ; het is het middel, zal Cook schrijven, « het middel om tegelijk de mens met de mens en de mens met God te verenigen ».

### Het Schotse avontuur

Er zijn twee bezienswaardigheden die elke rechtgeaarde Brit ten minste eens in zijn leven wenst te aanschouwen : het monster van Loch Ness dat, zoals iedereen weet, slechts aan de geborene Schotten verschijnt, en een van de honderdvierveertigduizend spoken die, volgens diezelfde Schotten, rondwaren in de kapellen, kerken, pastories, landhuizen en kastelen van hun wonderlijk land. Als goede eilandbewoner moest Cook zijn tijdgenoten helpen om een van hun innigste wensen te vervullen. In 1846 zien wij hem dan ook zijn eerste spoorreis naar Schotland organiseren. Met zijn romans had Walter Scott, trouwens, niet weinig bijgedragen tot het in de mode brengen van dit land. Kortom, zoals men thans naar Saint-Tropez trekt, zo was het toen een blijk van goede smaak een reisje naar Schotland te maken.

Het eerste Schotse avontuur van Cook dagteekent van 1846. Toen liep de spoorweglijn van het oosten nog niet verder dan Newcastle en bestond er ook geen lijn die Leicester met Newcastle verbond. Men was dus genoodzaakt een reisweg langs het westen te nemen en een reis per spoorweg en boot te organiseren. Die dag was de zee woelig en de toeristen waren zeer



slecht gehumeurd. Maar toen men te Ardrossan de trein voor Glasgow nam, had iedereen zijn glimlach teruggevonden. Cook triomfeerde eens te meer. Maar was zijn overwinning niet die van gans Albion? De Schotten vergaten grootmoedig hun aanspraken op de Kroon en gaven blij van een welgemanierdheid die hun burenen zeker niet verwacht hadden. Het onthaal van Glasgow was hartelijk geweest, dat van Edinburg was geestdriftig.

De reizen van Cook, dat spreekt vanzelf, verliepen niet altijd zonder enig incident. Toen de trein, op zekere dag, lustig reed door Alloway, het geboortedorp van Robert Burns, sneed hij een koe in twee. Nu weet iedereen dat de koeien en ossen van Alloway, zoals al die welke in Ayrshire grazen, tot een vermaard ras behoren. Dat een Schotse trein zich zou schuldig maken aan zulk een betreurenswaardig ongeval, kon er nog door; doch, vanwege een Engelse trein was dit onvergeeflijk! De boer ontstak in een vreselijke woede. Zouden de Britten, zoals onze mensen uit de Condroz, ook hun «Koeienoorlog» krijgen? Gelukkig kwam het niet zover, want, voor die keer, hielden ze zich aan een scheldpartij!

Het leven van de grote plezierreiziger was, natuurlijk, gevuld met incidenten. Indien de toeristen doorgaans goed onthaald werden in de grote steden die ze bezochten, dan was dit niet het geval in de kleine plaatsjes die zulke overrompeling met een bang oog aanschouwden, en de «kudde der Cookisten» die nochtans een tuchtvolle kudde was, kreeg soms flauwe moppen te horen. De aanvallers konden, bij gelegenheid, ook poeslief zijn. Een zeker iemand vroeg eens, zeer geslepen, dat zal men wel toegeven, aan Thomas Cook of het wel voorzichtig was dat dames zulke lange reizen in gezelschap van onbekenden deden. De betrekkingen van Cook met de spoorwegmaatschappijen sloegen, anderzijds, in bepaalde omstandigheden een nogal zuurzoete toon aan. Erop belust de onstuimige plezierreiziger concurrentie aan te doen, ontwierp het spoor zijn eigen groepsreizen tegen lagere prijzen dan die toegepast door Cook. Deze laatste zag zich dan ook meer dan eens ertoe verplicht zijn tarieven te verminderen. Het duel was vaak zeer vinnig, maar werd toch immer op een rechtschapen, franke en eerlijke wijze gevoerd. De twee tegenstanders bleven niettemin goede vrienden.

En Thomas Cook breidt zijn activiteiten nog uit. Om te beginnen, valt hij de handelaars aan die hij ervan beschuldigt hun goederen niet te verkopen tegen de prijs en het gewicht bepaald door de wet. Hij doet balansen op de openbare plaatsen aanbrengen en men ontdekt dat sommige bakkers zogenaamde broden van vier pond verkopen die, in feite, er maar drie wegen. Een schandaal breekt uit. Hij verdedigt ook de werkmans. De fabrieksarbeiders beschikken maar over weinig rustdagen. Cook organiseert voor hen nachtexcursies, die hij, heel dichterbij, «de reizen in de maneschijn» zal noemen. Hij richt ook een Comité op dat ermee belast is de armen te helpen en brood, soep, graangewassen uitdeelt. Moeten wij hieraan toevoegen dat Cook er vaak uit zijn eigen zak bijpast.

De plezierreiziger heeft dus de missionaris in hem niet gedood; hij blijft de eeuwige zpeker naar rechtvaardigheid en

voorspoed. Welk een bewonderenswaardige figuur is hij! Laten wij hopen dat de geschiedenis, na een halve eeuw van stilzwijgen, eindelijk in hem zal willen zien, niet alleen de stichter van een reisagentschap, maar tevens een apostel, een hoogstaand, rechtschapen man.

## De verovering van Europa

In 1851 wordt John Mason Cook zeventien jaar oud; zijn vader besluit ertoe hem in de zaken in te wijden. Deze gaan trouwens flink vooruit. Om te beginnen, is daar de Tentoonstelling van Londen, en, twee jaar later, die van Dublin. Bij deze gelegenheden vervoert Cook miljoenen reizigers. Terzelfder tijd, neemt Cook nog nieuwe initiatieven. Hij denkt reiskaartjes uit die geldig zijn gedurende een maand en in welke trein ook kunnen gebruikt worden. Eens te meer heeft hij verder gezien dan de spoorwegen en de gedachte van de «trein-stop» was ontstaan.

Maar Cook koestert nog ruimere plannen: de verovering van Europa en, vervolgens, die van Amerika. Zou de Wereldtentoonstelling van Parijs, door Napoleon III in 1855 geopend, de verhoopte springplank worden? Spijtig genoeg niet, want wij zijn dan in volle Krimoorlog en de zeevaartmaatschappijen kunnen Cook de nodige faciliteiten niet schenken. De zaak zal, uiteindelijk, op een mislukking uitlopen.

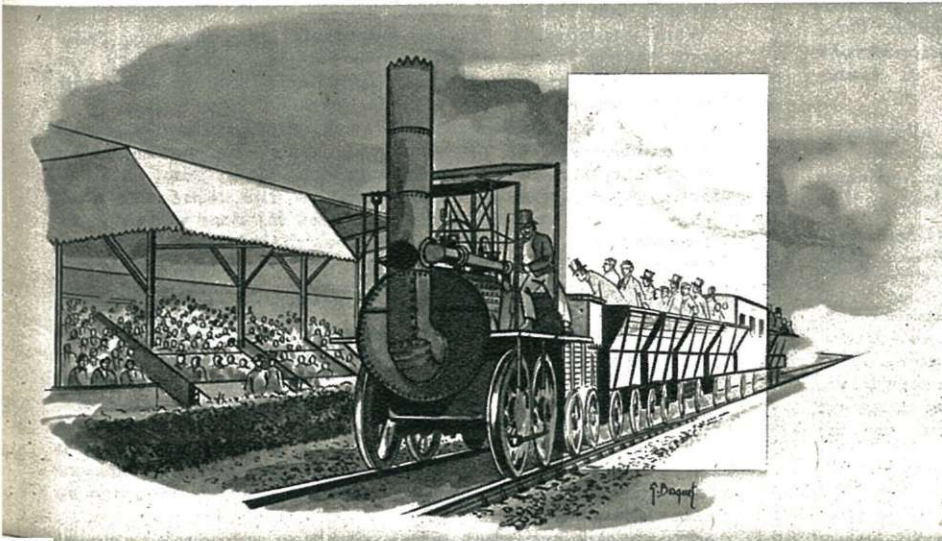
Het was, trouwens, slechts uitgesteld. In 1862, begeeft hij zich eindelijk naar Frankrijk «de zakken vol aanbevelingsbrieven». De overeenkomsten welke hij dat jaar ondertekende vormen werkelijk de hoeksteen van wat het «Internationaal Agentschap Cook and Son» zal worden. En Cook is onuitsprekelijk gelukkig. Want winnen de mensen er niet bij indien zij elkaar beter leren kennen? De Engelsen, dat geeft hij toe, hebben veel te leren van de Fransen, o.a. op het stuk van de smaak en de hoffelijkheid. Van hun kant, kunnen de eilandbewoners (we laten nogmaals Cook aan het woord) hun burenen tal van wenken geven betreffende vraagstukken van zedelijke aard. De eerste reis naar de Franse hoofdstad zal dan ook met zeer strenge voorzorgsmaatregelen omringd worden. De vrouwen zal, bijvoorbeeld, op het hart gedrukt worden, niet te gaan zitten aan het terras van zekere Parijse café's «vooral die welke zich bevinden langs de noordkant van de boulevards, tussen de Opera en de rue Saint-Denis».

En Cook bleef maar voort op verkenning uitgaan in de wereld. Naarmate de spoorwegen vorderingen maakten, wierp hij zijn eigen netten uit, zorgde hij voor zijn eigen aanhechting. Weldra heeft hij vaste voet in Zwitserland, Duitsland, Holland, België, Italië. «Vertrouwde gebieden» zal hij die landen weldra noemen. Nu kan hij aanspraak maken op de titels van «Napoleon van het Toerisme» en «Onvergelijkelijke Plezierreiziger». Een dergelijke roem, brengt hem, natuurlijk, ook anderen dan vrienden. De afbrekers worden steeds talrijker, steeds spotzicker, steeds schampachtiger. Indien Mark Twain, Dickens, Bernard Shaw, Charles Lamb, indien ook Gladstone en de Times niet ophouden met hem te loven, ontzien de humoristen van Punch hem geenszins.

*«O! Vlucht de man van bij Cook's,  
De monsterachtige man van bij Cook's!  
Hij zal u onmeedogend achtervolgen,  
Hij zal u geen enkel gezichtspunt besparen,  
Wij kunnen er alles op verwedden dat gij  
[bij uw thuiskomst  
Er alleen nog zult op belust zijn de man  
[van bij Cook's te doden!]]*

De aristocraten, op hun beurt, geven hem steken onder water. Met welk een minachting bekijken zij niet die «treinen vol proletariërs», vol «vagebonden», vol «schooiërs», die «ploerten op reis»! Een dagblad uit Napels dat voor weldenkend doorgaat, zal zelfs zover gaan te beweren dat de toeristen van het Agentschap Cook, dwangarbeiders waren van wie Engeland zich wou ontmaken door ze «in kleine pakjes» naar het Vasteland te sturen.

Maar is het spoor zelf, ondertussen, ook niet het mikpunt van de domste spotternij, van de idiotenste kritiek? Voor Jules Lefèbvre is de locomotief een «tegennatuurlijk tuig»;





voor Edmond Bourgeois, een «monster met duivelslichaam». Louis Veuillot, die andere weldenkende, ziet in de spoorwegen de «lomp uitdrukking van de minachting voor de persoonlijkheid en de vernietiging van de wil».

Op onze dagen, kunnen wij natuurlijk maar glimlachen bij het lezen van dergelijke kletspraatjes. In feite, was dat maar een zwak gekef en nooit heeft een kwade hond de vooruitgang kunnen tegenhouden. Elke nieuwigheid — en wij denken hier aan de auto, het vliegtuig, de elektriciteit, de landbouwmachines, de fabrieksmachines en, korter bij ons, aan de elektrificatie van datzelfde spoor — elke nieuwigheid, zegden wij, botste immers op het onbegrip, op de kwaadwilligheid, op de stompzinnigheid van de achterlijke geesten. Er zijn mensen die schrik hebben van de vooruitgang. Uit eigenbelang, lafheid of lamelendigheid? Misschien uit buitensporige gevoeligheid? Wij denken veeleer dat zij te weinig verbeelding, te weinig doorzicht hebben. Hun noodkreten zullen, in elk geval, de wielen niet doen stilvallen, het licht niet hinderen in zijn strijd tegen de duisternis, noch de wind tot bedaren brengen daar waar hij het stof van het verleden wegblaast.

Zo ging het spoor vooruit en ook Cook. John Mason nam nu ook een werkzaam aandeel in de zaken van zijn vader. Op uitnodiging van John Ellis, verbleef hij drie jaar in de Spoorwegmaatschappij van de Midlands. Hij heeft er heel wat nieuwe kennis opgedaan! Want, gedurende die drie jaar heeft hij er een zeer actief leven geleid. Men vond hem overal, zo vertellen zijn tijdgenoten; 's zomers, leidde hij zelf de beweging der treinen en werkte hij tot achtien uur per dag; 's winters, hield hij zich bezig met het samenstellen der dossiers, der statistieken of reisde hij van station tot station, van depot tot depot, zoekend naar mogelijke missingen of gebreken in het spoorwegstelsel. Op het einde van deze uitzonderlijke vakantie, wordt hij dan als een voortreffelijk spoorman in de reisorganisatie Cook en zoon opgenomen.

Het «Agentschap Cook and Son» werd, inderdaad, officieel opgericht. De pasgeboren onderneming heeft, in feite, al een eerbiedwaardige leeftijd. Zij is ook zeer levenslustig, want, weldra heeft zij haar zetel in de Engelse hoofdstad. Daar neemt zij maar steeds uitbreiding en wordt zij hoe langer hoe belangrijker. Haar bescheiden lokaal wordt te eng en zij gaat zich

vestigen in een indrukwekkend gebouw van Fleet street. Tien jaar later, in 1876, trekt zij naar Ludgate Circus. Heden ten dage, heeft het Agentschap Cook zijn hoofdkwartier opgetrokken in Berkeley Street. Daar bezet het een gebouw van zes verdiepingen; de hal voor de plaatsbesprekingen overdekt, zij alleen, meer dan tien aren.

## En de wereld behoorde hem toe

Onvermoeibaar blijft de oude Cook, ondertussen, voortijveren voor de zaak. In 1866, het jaar na de Secessieoorlog, vertrekt hij naar de Verenigde Staten. Hier ook is het spoor in volle ontwikkeling. Cook weet dat; hij koestert een geweldige hoop. Welke uitzonderlijke vooruitzichten, welke ongehoorde mogelijkheden, kan deze onmetelijke wereld, nog voor drie vierde maagdelijk en vol ontelbare hulpbronnen en mogelijkheden, bieden aan Cook, die veroveraar, die vreedzame en bewonderenswaardige conquistador!

Het onthaal dat de plezierreiziger bij zijn ontschepping te New York te beurt viel, was evenwel enigszins koel: de tolbeambten beboetten hem met een taks van vijftientig dollar voor het onwettig invoeren van brochures. Doch, de oude strijder had vóór heter vuren gestaan; zijn optimisme was zo groot als zijn vertrouwen. Hij zal nu zijn aanval op het nieuwe Werelddeel inzetten. Moedig, onvermoeibaar, loopt hij van kantoor tot kantoor, van stad tot stad, van streek tot streek, nu eens hemelt hij de voordelen van het toerisme op, dan weer stelt hij de verraderlijkheid van de alcohol aan de kaak. Indien de Amerikanen doof schenen gebleven voor de bedreigingen van de Profeet, dan hoorden zij tenminste de stem van de Reiziger! In enkele maanden, slaagt Cook erin een organisatie op te richten die zesduizend kilometer sporen overspant. Dat is een uitzonderlijke, een ondenkbare prestatie, indien wij ons voorstellen — laten wij dat nogmaals onderstrepen — dat de «ijzerenweg» nog in zijn kinderschoenen stond.

In de jaren '70 en '80 worden de grote Europese tunnels geboord: onder andere, die van de Mont Cenis opengesteld voor de trafiek in 1871, die van de Sint Gotthard opengesteld in 1882, die van de Arlberg opengesteld in 1883. Deze reusachtige werken werden door Cook begroet als een persoonlijke overwinning; behoorden de spoorwegen hem trouwens niet min of meer toe? En, vóór de rook der treinen het gewelf der tunnels had zwart gemaakt, waren Hongarije, Oostenrijk, Joegoslavië, Bulgarije en Griekenland al overrompeld door de «Cookisten». Nog enkele jaren en het «Agentschap Cook and Son», zal het einde van zijn Europees avontuur zien naderen; nog enkele lustums en de wereld zal aan deze onderneming toebehoren.

Wij zullen niet verder uitweiden over de verwezenlijkingen van Thomas Cook, noch over die van zijn moedige afstammelingen, welke zeker even belangwekkend zijn. Wij hebben ons niet als doel gesteld hier de roman van het «Agentschap Cook and Son» te schrijven. Wij waren er alleen maar op gesteld u een overzicht te geven van het leven en het werk van deze uitzonderlijke mens, deze pionier met zijn groot hart, de eerste met een voor eeuwig roemvolle naam.

Want uitzonderlijk was hij, inderdaad. Deze man die, gedurende veertig jaren vol strijd, inspanningen en volharding, van succes naar succes zou gaan, heeft nooit zijn eenvoud, zijn gemoedelijkheid, zijn verrassende goedheid laten varen. Groot was hij, ongetwijfeld, door zijn werk, door zijn buitengewone bevoegdheid in het zaken voeren, door zijn merkwaardige scherpzinnigheid en zijn schrandereid. Maar groot was hij tevens omdat hij, in alle omstandigheden, zijn vertrouwen heeft weten te paren met de rede; groot was hij door zijn zin voor broederlijkheid, zijn zucht naar rechtvaardigheid, zijn onwrikbaar vertrouwen in de mensheid. Groot was hij vooral omdat hij, ondanks de domper van de roem, de vlam van zijn jeugd onge temperd heeft laten voortbranden.

Thomas Cook stierf te Melbourne in 1892, in het huisje met het strooien dak waar hij vierentachtig jaar vroeger geboren was. Het hutje staat er nog steeds. De huidige voorbijganger, merkt er, op het eerste gezicht, niets bijzonders aan. Niets, dan een verouderd, versleten, droefgeestig uiterlijk; niets, dan een bronzen plaat op de stenen muur. Alles is hier kalm. Alles is hier zo eenvoudig: de tuin rond het huisje, het vermoeide onkruid dat wuift in de wind, het verroeste hek, de woorden op de bronzen plaat:

«Hij maakte het reizen gemakkelijk.»

R. GILLARD.

## Individuele Zangwedstrijd Individuele wedstrijd voor instrumentisten

Het Centraal Comité voor Vrije Tijdswerken en Geestesontspanning organiseert in 1961:

1. Een wedstrijd voor instrumentisten-solisten met als thema: de lichte muziek. Deze wedstrijd is begiftigd met 5.000 F prijzen;
2. Een individuele zangwedstrijd verdeeld in twee categorieën: de operette-aria's en de lichte muziek, enerzijds, de fantasieliedjes, anderzijds. Deze wedstrijd is begiftigd met 2.500 F prijzen voor elk der beide categorieën (operette en fantasie).

Deze wedstrijden zijn toegankelijk voor alle spoormannen, in dienst of gepensionneerd, alsook voor de leden van hun gezin die rechthebbende zijn van onze Sociale Werken.

De inschrijvingen voor de beide wedstrijden moeten, vóór 30 april 1961, toekomen op de Directie P.S., Bureau 53.22, Belliardstraat, 76, Brussel 4.

De kandidaten moeten hun volledige identiteit vermelden (naam, voornaam, geboorteplaats en -datum, eventueel administratief adres, persoonlijk adres, identificatienummer dat voorkomt op het geneeskundig boekje) en, volgens het geval, de gekozen categorie (operette of fantasie) of het instrument dat zij bespelen.

Nadere inlichtingen zullen hun, ten gepasten tijde, worden toegezonden.