

HET is ons niet bekend of « kamertoerisme » destijds een veel voorkomend tijdverdrijf is geweest, en het is ook niet onze bedoeling zulks wetenschappelijk te onderzoeken. Wij willen ons alleen maar vermeien in het vermoeden dat de liefhebbers van deze goedkope en leerzame sport — wie reist kan leren — destijds een handzaam en nuttig instrument konden vinden in de eerste reisgids die omstreeks het midden van de vorige eeuw verscheen.

Met een reisgids kun je — net als met een Baedeker of een andere uitgave van die aard — in gedachten landen bereizen waar je nooit een voet gezet hebt. Er wordt beweerd dat Simenon — de geestelijke vader van Maigret — er een merkwaardige verzameling op na houdt en dat ze, samen met de telefoonboeken van de grote steden, tot zijn voornaamste documentatiebronnen behoren.

Je draait de bladen van de reisgids om en daar ben je al vertrokken. Je neemt de trein te N... om X uur precies, stapt over in Y om te Z aan te komen, net op tijd voor het ontbijt... Kortom, vanuit je zetel

en zonder de minste inspanning, beheers je de ruimte.

Maar indien je het, bovendien, in je hoofd haalt een onderlinge vergelijking te maken tussen verschillende reisgidsen van een zelfde spoorwegnet, verdeeld over een vrij lange periode (een kwart of een halve eeuw), reis je niet alleen in de ruimte, maar stap je meteen, net als de held van H. G. Wells, in een machine die teruggaat in de geschiedenis.

Met jouw goedvinden gaan we nu een sprongetje in het verleden doen van een zeventigtal jaren : daar ontmoeten we o.a. de reisgids van 1896 die ons midden in « la belle époque » brengt, een eeuweinde dat ons tegelijk zo dichtbij en zo ver verwijderd lijkt.

Een eerste, verbijsterende vaststelling : de uren zijn ouderwets genummerd van 0 tot 12. Het is misschien eenvoudiger te spreken van de trein van 5 uur 25 dan wel van de trein van 17 uur 25, maar denk eraan goed te zien of er een *m* (morgen) of een *a* (avond) naast die cijfers staat, zo niet kun je een boel teleurstellingen oplopen.

TOT HET EINDE VAN DE DOLLE JAREN...

AL GRASDUINEND IN DE REISGIDS

Verder stel je vast dat er in België niet één enkele spoorweg is, maar dat er spoorwegen zijn. Vanzelfsprekend is daar het net van de Staat, dat het belangrijkste is. Maar daarnaast vind je de andere, «particuliere» maatschappijen : de *Nord Belge*, die zich van Givet tot Luik over de hele lengte van de Maas uitstrekt, de *Grand Central Belge*, een overlangse streep die België van Herentals tot Mariembourg halveert; de *Compagnie de Chimay* en *Mechelen-Terneuzen*. Er is zelfs de schilderachtige *Zaman*-spoorweg met smalspoor van Noville-Taviers naar Embresin, die plaats genomen had onder de «groten» ofschoon hij bij de buurtspoorwegen thuishoorde. Hoe dat kwam? Als je het mij vraagt, gewoon een ondoorgrondelijke administratieve regeling.

In de tabellen met de dienstregelingen komen overigens nummers voor waarmee we niet vertrouwd zijn : bijvoorbeeld, de lijn 1 bestrijkt het traject Brussel-Noord — Brussel-Leopoldswijk... met vijf tussenhaltes : Paleizenstraat, Koninklijke Ste-Mariastraat, Rogierstraat, Leuvensesteenweg, Wetstraat !

Lijn 2 is het baanvak Brussel-Noord — Brussel-Zuid. Mis, het gaat hier niet om de verbinding (waarover er in die tijd reeds gesproken werd), doch wel om de West-ceintuurspoorweg via Laken, het Noord-Weststation, Koekelberg, het Weststation, Kuregem. Men is inderdaad niet gehaast in 1900 !

Lijn 3 loopt van Brussel-Leopoldswijk naar Teruren, een lijn die haar heerlijkste dagen zou beleven ter gelegenheid van de koloniale tentoonstelling in 1897.

Lijn 4 is reeds het stokpaardje van de Belgische spoorwegen : het is de lijn Brussel-Antwerpen die de exprestreinen, met haar 44 km, 55 minuten kost.



Maar genoeg daarvan, anders wordt die opsomming te langdradig.

Terloops willen we hier ook een woordje reppen over de luxe-treinen van de Internationale Slaapwagenmaatschappij, een Belgische onderneming die ongeveer twintig jaar te voren door de Luikenaar Nagelmackers gesticht werd. We bedoelen de Noord-Express (voor Berlijn en verder) en de Oostende-Wenen Express, met voortzetting naar Constantinopel, die uitsluitend slaaprijtuigen en een salon- en restauratierijtuig meevoeren.

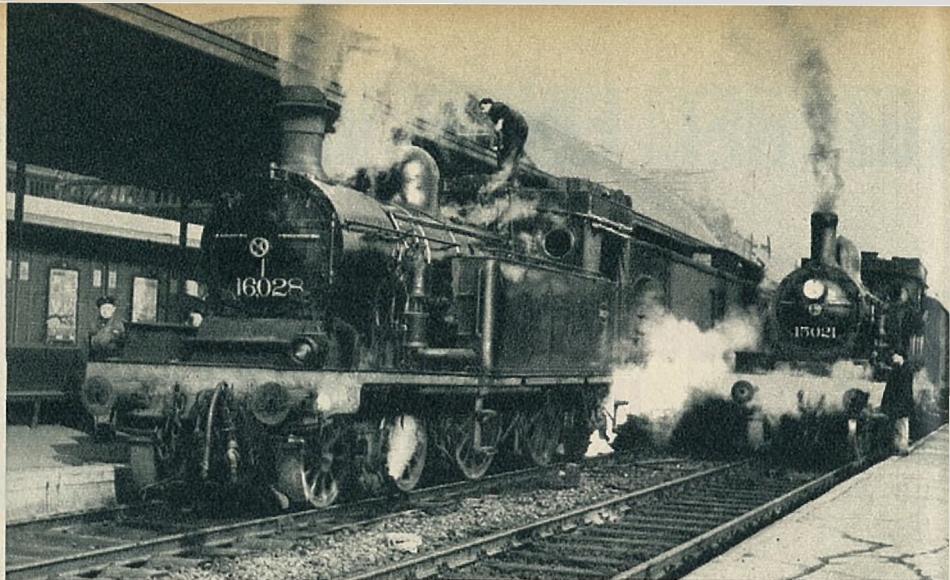
Naast die luxe-treinen zijn er ook nog gewone treinen waaraan slaapwagens gekoppeld worden die doorgaans toegankelijk zijn voor de houders van 2^e klassebiljetten. Hieruit blijkt dus dat er destijds al een neiging bestond om het comfort te democratiseren.

1900 : de eeuw is op weg

...en plaatst nieuwe spoorwegbakens. Met de aanvang van de 20ste eeuw worden de uren genummerd

VAN «LA BELLE EPOQUE» TOT HET EINDE VAN DE DOLLE JAREN...

AL GRASDUINEND IN DE REISGIDS



van 0 tot 24 (ons land heeft bij deze nieuwigheid het spits afgebeten).

De reisgids ondergaat een transformatie : hij wordt groter, fraaier (23 × 13 cm tegen 18 × 12 cm voordien).

De verschillende lijnen krijgen nieuwe nummers die praktisch niet meer zullen veranderen.

De eerste klasse heet «reservé» en in de lange afstandstreinen (in die tijd is Brussel-Luik een lange afstand!) verleent het biljet «reservé» toegang tot een salorijtuig waar een bediende van de «Slaapwagens» bestendig frisdranken serveert.

Er rijden zelfs treinen in binnenverkeer die uitsluitend samengesteld zijn uit salonrijtuigen (Brussel-Oostende en Brussel - Heist-aan-Zee - de grote spoorweg liep niet verder; wie naar Knokke wilde, kon zich met de buurtspoorweg tevreden stellen). Die rijtuigen waren het *nec plus ultra* van de «modern style», die gekenmerkt werd door zijn gecapitonneerde kussens en zijn overvloed van glimmend leerdoek.

In internationaal verkeer was er de Amsterdam-Bergen-Express... een salontrein waarvoor de lijnen van de Nord français onverbiddelijk gesloten bleven. Men kan hem beschouwen als de voorloper van de latere Pullmantreinen, TEE's, Etoile du Nord, Oiseau bleu, enz.

In de reisgids van 1914 treffen we enkele nogal verrassende dienstregelingen aan. Bijvoorbeeld trein 100, Oostende-Dortmund, via Gent-Boom-Antwerpen-Hamont, met een merkwaardig tijdschema : 200 km in drie en een halve uur. Op dezelfde lijn rijden rechtstreekse rijtuigen Antwerpen-Dortmund-Leipzig (treinen 102 en 104); de Antwerpenaars die naar Duitsland reisden, dienden toen geen ommetje te maken via Luik zoals dat nu wel het geval is.

Nog merkwaardiger is evenwel de «semi-directe» trein nr. 121 : Brussel - Leuven - Diest - Hasselt - Lanaken - Maastricht - Aken, die je kunt nemen als je er genoeg van hebt steeds via Luik en Herbesthal te reizen.

Ook in binnenverkeer vallen er enkele curiositeiten aan te stippen : een «directe» verbinding (ofschoon meer een stoptrein) Brussel - Ecaussinnes - Binche - Lobbes - Chimay (3 uur 17 minuten, niet zo slecht voor 124 km).

Thans wordt er veel gesproken over de prémetro, gewestelijke metro, enz., maar in 1914 treffen we een nagenoeg gelijkaardige exploitatie aan in de streek van Charleroi, op de lijn Luttre naar Jumet, Châtelain en «Boulevard central» (lijnen 116-119-121).

In de bijlage bij de reisgids zijn de buurtspoorwegen opgenomen die met hun net heel België bestrijken en die, kort voor de oorlog, hun lijnen rond de grote centra elektrificeren.

Wie nu zijn neus ophaalt voor de trein of de «groene» tram om van Luik naar Seraing te reizen, kan, om het half uur, nog altijd de boot nemen, maar dan moet hij achteraf niet komen zeuren dat het een trage en saaie boel was.

Alvorens afscheid te nemen van deze reisgids van de zomer 1914, welke een periode afsluit waarin het, zagezegd, aangenaam was te leven, willen we nog even terugblikken naar het verleden. Zo gezien laat de reisgids ons de indruk van een werk dat niet voltooid is, dat onderbroken werd door de aanslag te Sarajevo, de moord op Jaurès, het bombardement van Belgrado... Een orkaan van vuur en ijzer barst los over ons land en over heel Europa.

De sombere jaren 1914-1918

Eenmaal dat de stormloop van de Pruisische horden gestuit is aan de IJzer, begint België zich naar de bezetting te schikken. Men kan per spoor reizen en er is zelfs een reisgids. Maar het is dezelfde niet meer. Hij heeft een ander voorkomen gekregen en de traditionele moeilijkheden van onze tweetaligheid worden voortaan opgeruimd... door een Duitse eentaligheid.

Er zijn inderdaad geen Belgische spoormannen meer vermits ze lijdelijk moeten toezien. Het net van het bezette gebied wordt beheerd door de Duitse mili-

tairen, terwijl het leven er op de Pruisische klok afgestemd is : de uren worden opnieuw genummerd van 0 tot 12, morgen en avond of, als je wilt, de wijzers van de vooruitgang worden door onze veroveraars, althans figuurlijk, teruggezet ! De burgerbevolking krijgt toegang tot enkele treinen die zeer traag rijden. Het duurt bijna vier uren om van Brussel naar Luik te rijden en vijf uren om van Brussel naar Oostende te reizen.

Exprestreinen met slaap- en restauratierijtuigen doorkruisen het land, maar ze zijn slechts toegankelijk voor de adepten van de Krijgskunst (« nur für Heeres angehörige »).

De Belgen denken er dan ook niet aan de treinen van de bezetter te gebruiken. Ze verkiezen de buurtspoorwegen die zullen zorgen voor beperkte verkeersmogelijkheden en een geringe economische activiteit.

Na-oorlogse periode :

de wederopbouw en de dulle jaren

De reisgids van 1920 staat in het teken van de terugkeer naar de traditie. De beroerde tijd is voorbij, maar de verbindingen zijn nog schaars en de dienstregelingen erg traag.

Brussel-Oostende duurt 2 uur 40 in plaats van 1 uur 40 met de beste trein van 1914.

Voor Brussel-Luik moet je twee uren rekenen, tegen 1 u. 30. De reis Brussel-Parijs vergt 8 uren. Begrijpelijk als je bedenkt dat je reisweg voor een groot gedeelte loopt door een streek die eens een slagveld was.

Maar weldra gaat de bloedige tragedie beetje bij beetje vervagen en doen de mensen hun best om de slechte herinneringen te vergeten. Dat is de tijd van de dulle jaren waarin jazz en charleston hoogtij vieren. De spoorwegen heroveren stilaan hun vooroorlogs niveau. De blauwe sleeping cars komen in de plaats van de antieke, bruine teakhouten rijtuigen van de Slaapwagenmaatschappij terwijl in de reisgids nieuwe namen schitteren. Etoile du Nord, Oiseau bleu, Edelweiss ; het zijn de pullmantreinen, die uitsluitend blauwe en gele salonrijtuigen bevatten. De oude salonrijtuigen blijven behouden in sommige diensten van het binnenverkeer die nogal traag zijn, terwijl men op de lijn Brussel-Antwerpen de nieuwe sneltreinen ziet voortijlen waarvan het uiterlijk en de 1ste klasse-binneninrichting aan de Amerikaanse treinen doen denken.

Helaas, de crisis van 1929 gaf de vrolijke « welvaart » van ons land een harde deuk. De betalende reizigers 1ste klasse worden schaars en de salonrijtuigen verdwijnen geleidelijk.

Ondertussen heeft de N.M.B.S. de vroegere « Belgische Staat » (1926) opgevolgd en begint ze de exploitatie te moderniseren en te rationaliseren.

In de dertiger jaren kunnen we, dank zij de reisgids, de evolutie volgen van de versnelde dienstrege-

lingen, de invoering op de hoofdlijnen van « gecadanceerde » diensten, de ingebruikneming van motorrijtuigen voor de directe en de minder drukke stopdiensten. Verder zien we dat op de lijn Brussel-Antwerpen de stoomsneltrein verdrongen wordt door elektrische treinstellen (enkel 2e en 3e klasse) die, zonder stoppen, beide steden verbinden in 29 minuten en in 31 minuten met stilstand te Mechelen (de stopdienst zal tot 1939 door stoomtreinen onderhouden worden). Bij wijze van voorbeeld, willen we hier nog aanhalen dat er, in de week, tussen Brussel en Antwerpen van 17 tot 18 u. zes directe treinen in elke richting rijden.

De sneltreinen Brussel-Oostende en Brussel-Luik leggen het traject af in één uur vijftien minuten en, met de *Oiseau bleu* is Parijs nog slechts drie uren van Brussel verwijderd.

En dan komt de klap op de vuurpijl : in de zomerdienstregeling 1939 legt een trein van drie rijtuigen 1ste en 2e klasse, getrokken door een gestroomlijnd type 12, de afstand Brussel-Oostende af in 60 minuten, een prestatie die België de internationale blauwe wimpel van de stoomtreinen bezorgt.

Het doek gaat op voor een nieuwe tragedie...

Als trouwe getuige van het verleden, leert de reisgids ons dus dat ons net een nieuwe start genomen had. Helaas ! een handvol mensen hadden beslist de wereld andermaal op het pad van de gruwel en de ellende te brengen. De tragedie zou zich opnieuw in onze gezinnen nestelen... Een afschuwelijke periode die al te veel bitterheid heeft nagelaten in de harten van zovele spoorwagensgezinnen om nog verder die luchthartige toon aan te slaan welke bij onderhavig artikel paste.

Laten we onze reisgids maar weer dichtslaan.

P. VANKEER.

INDIEN uw kinderen behoefte hebben aan een tijdelijk verblijf in de buitenlucht, staat ons pensionaat van Noisy voor hen open. Zij kunnen er, in hun eigen taal, hun lagere studiën voortzetten, want ons tehuis is ook een door de Staat erkende school. Bovendien kunnen ze er, op elk ogenblik van het schooljaar, opgenomen worden.

Worden toegelaten, jongens van 5 tot 12 jaar en meisjes van 5 tot 14 jaar. De aanvragen om inschrijving moeten worden geadresseerd aan het bureau van de sociale assistenten of aan de Directie P.S., Bureau 52-22, Belliardstraat, 76, Brussel-4.