

LE TRAIN DE PLAISIR

‘Nachttreinen zijn terug van weggeweest’, blokletterden tal van kranten begin 2021. Dankzij een monsterovereenkomst tussen de Duitse, Zwitserse, Franse en Oostenrijkse spoorwegen denderen er in de nabije toekomst terug slaaptreinen over het Europese net. Diverse kranten verwezen ook naar de historische voorgangers, zoals de legendarische treinen van Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL), die in de late 19e en vroege 20e eeuw over het Europese spoorwegnet reden.

Gerrit Verhoeven

Met haar luxueuze treinstellen werd de CIWL al gauw het favoriete vervoermiddel van een steenrijke bovenklasse. Venetië of Constantinopel, Nice of Chamonix, Wenen of Londen: de trein bracht hen in alle comfort naar elke uithoek van het continent. Maar de relatie tussen toerisme en de trein is natuurlijk nog een stuk ouder. Toeristen ontwikkelden al kort na 1835, toen de eerste trein tussen Brussel en Mechelen tufte, een bijzondere band met het nieuwe vervoermiddel. Tegelijk drukten de spoorwegen hun stempel op dat ontluikende toerisme.

BURGERLIJK TOERISME (1835-1905)

Victor Hugo was tuk op België. Tijdens zijn leven maakte de beroemde Franse romanschrijver – auteur van *Les Misérables* en *Notre-Dame de Paris* – een veertigtal reizen door ons land, waarbij de trein een belangrijke bondgenoot was. Zo schreef hij vol bewondering aan zijn vrouw Adèle over het staaltje spitstechnologie dat tussen Antwerpen en Brussel reed:

“C’est un mouvement magnifique qu’il faut avoir senti pour s’en rendre compte. La rapidité est inouïe. Les fleurs du bord du chemin ne sont plus des fleurs, ce sont des taches ou plutôt des raies rouges ou blanches ; plus de points, tout devient raie ; les blés sont de grandes chevelures jaunes, les luzernes sont de longues tresses vertes ; les villes, les clochers et les arbres dansent et se mêlent follement à l’horizon.”²¹

Franse, Britse, Duitse en Nederlandse reizigers die de jonge natie bezochten, maakten, net zoals Hugo, dankbaar gebruik van dat nieuwe vervoermiddel, waarvan de snelheid, de regelmaat, het comfort en de veiligheid een stuk hoger lagen dan de traditionele postkoetsen en trekschuiten. Dankzij het snel uitdijende netwerk werden Belgische steden vlot bereikbaar voor binnen- en buitenlandse toeristen. In 1852 publiceerde Hauman in Brussel de zoveelste heruitgave van de populaire spoor/reisgids van Alexandre Ferrier de Tourrettes. Lezers van het *Handbook for travellers*

Affiche 'Auto-Nachtexpress Avignon-Brig-Milaan-München. Aansluitingen: Milaan, Brindisi-Griekenland, Rome, zomer 1962' (NMBS) © Capouillard (ontwerper), Lith. P. Jacquet (Brussel) (drukker). Collectie NMBS – Train World Heritage

AUTO-NACHTEXPRES



CAROUILLARD

AVIGNON - BRIG - MILAAN - MUNCHEN

**AANSLUITINGEN: MILAAN ↗ BRINDISI-GRIEKENLAND
↘ ROME**

ZOMER:1962

on the Belgian Rail-Road vonden er praktische informatie over de duur van de treinreis en de vertrekplaatsen van andere vervoermiddelen. Tussen Gent en Oostende voer bijvoorbeeld nog de nachtbargie: *“It is a delightful journey. There are nice cabins with good beds.”*²² Daarnaast schetste Ferrier ook een beeld van de belangrijkste bezienswaardigheden in Brussel, Antwerpen, Brugge en de andere ‘kunststeden’ in België.

Tegen het midden van de 19^e eeuw werden immers niet alleen de grotere, maar ook een rist middelgrote en kleinere steden bediend door de spoorwegen. Duizenden buiten- en binnenlandse reizigers maakten er dankbaar gebruik van om van de middeleeuwse pracht van Brugge of de barokke praal van Antwerpen te proeven, de romantische ruïnes van de abdij van Villers-la-Ville te bewonderen – letterlijk vanuit de treincoupé, want de spoorweg Brussel-Luxemburg doorsneed de site – of naar het mondaine kuuroord Spa te sporen. De komst van de trein maakte of kraakte bestemmingen.

Zo groeiden de Grotten van Han uit tot een toeristische aantrekkingspool van internationale renomme. Dat de site vlot bereikbaar was via de lijn naar Luxemburg en een smalspoor dat reizigers van het station van Jemelle tot aan de ingang van de grot bracht, werkte daarbij als katalysator. Omdat het netwerk van spoorwegen er lange tijd veel minder fijnmazig was dan in het noorden van het land, kwam de toeristische ontwikkeling van de Ardennen een stuk later op gang. Dan waren de badplaatsen aan de kust zoals Oostende, Heist en Blankenberge veel beter ontsloten. Belgische – maar ook Britse, Franse, Duitse en Nederlandse

De komst van de trein maakte of kraakte bestemmingen.

– toeristen vonden zo massaal de weg naar onze stranden. Oostende was dan ook een halte voor de luxetreinen van de CIWL. Met buurtspoorlijntjes zakten die toeristen ook af naar De Haan, Knokke en andere ontluikende badsteden.

PROMOTIE EN CLUBS (1870-1930)

Spoorwegmaatschappijen – meervoud, want in het 19^e- en vroeg-20^e-eeuwse België waren naast de nationale maatschappij nog tal van commerciële actoren actief – beseften al vroeg dat die toeristen een gouden kans boden om treinen te vullen die tijdens het weekend zo goed als leeg waren. Diverse vormen van promotie werden ingezet om potentiële reizigers over de streep te



Groepsportret van de fietsclub 'Pédale Club de Malines' en plaatselijke bewoners aan een herberg op de Baraque Michel. Collectie: Stadsarchief Mechelen, inventarisnummer 9263

Affiche 'Vos vacances à demi-tarif avec la carte à réduction de 50% ordinaire ou familiale' (NMBS), 1962 © J. De Grève & Co (Brussel) (drukker), Cussac (Brussel) (fotograaf). Collectie NMBS – Train World Heritage

Affiche 'Spa' (NMBS), 1946-1947 © Mathieu, Pol-François (ontwerper), Imp. Bénaert (Linnik) (drukker). Collectie NMBS – Train World Heritage

trekken. Een beproefd middel waren de kleurrijke affiches die alle verlokkingen van Tongeren, Doornik, Blankenberge, Rochefort, Spa en tal van andere bestemmingen in beeld brachten. Vaak werkten de spoorwegmaatschappijen in tandem met lokale *syndicats d'initiatives* – de voorlopers van onze huidige diensten voor toerisme – om die posters te ontwerpen en te verspreiden. Op een nog grotere schaal braakten spoorwegmaatschappijen toeristische brochures uit. Een vel dichtbedrukt papier, gevouwen en rijk geïllustreerd, was vaak voldoende om de charmes van 'onontdekte' steden, streken en andere toeristische parels te selecteren. In 1907 kwamen de Chemins de fer de l'État belge bijvoorbeeld op de proppen met *Bords de la Meuse*, of een brochure die de vele verlokkingen van Dinant, Bouillon en de abdij van Orval breed uitmat.³ Om reizigers te informeren, hielden spoorwegmaatschappijen ook toeristische informatiekantoorjes open in de grote stations waar reizigers inlichtingen konden sprokkelen over vervoer, logies en bezienswaardigheden. Dezelfde kantoren waren ook te vinden in Londen, Parijs, Wenen en andere Europese metropolen,

waar buitenlandse toeristen zich op een reis naar België konden voorbereiden.

Naast de welgestelde heren en dames die de treincoupés bevolkten, kwam in de jaren voor de Eerste Wereldoorlog en tijdens het interbellum ook een nieuw type reiziger op. Toeristische verenigingen – enerzijds de in 1895 opgerichte Franstalige Touring Club de Belgique (TCB) en anderzijds de in 1921 gestichte flamingante tegenhanger Vlaamse Toeristenbond (VTB) – wilden vooral de (bredere) middengroepen aan het reizen krijgen. Hoewel beide clubs ook naar de fiets en de auto lonkten, bleef de trein een belangrijk vervoermiddel. Met de trein spoorden leden in clubverband het hele – of in het geval van de VTB het Vlaamse – land af. Een zondag naar de Kempen, een blitzbezoek aan het middeleeuwse Gent, een tripje naar Ieper en de slagvelden van WO I, een zwoele zomeravond met beiaardconcert in Mechelen: de lokale afdelingen van VTB (en TCB) zorgden voor een gevarieerd programma, waarvan de praktische details via het bondsblad gecommuniceerd werden. Door die erfgoedsites

Vos vacances à demi-tarif



avec la :

CARTE A REDUCTION
de **50%**
ordinaire ou familiale




SPA

BELGIAN NATIONAL RAILWAYS

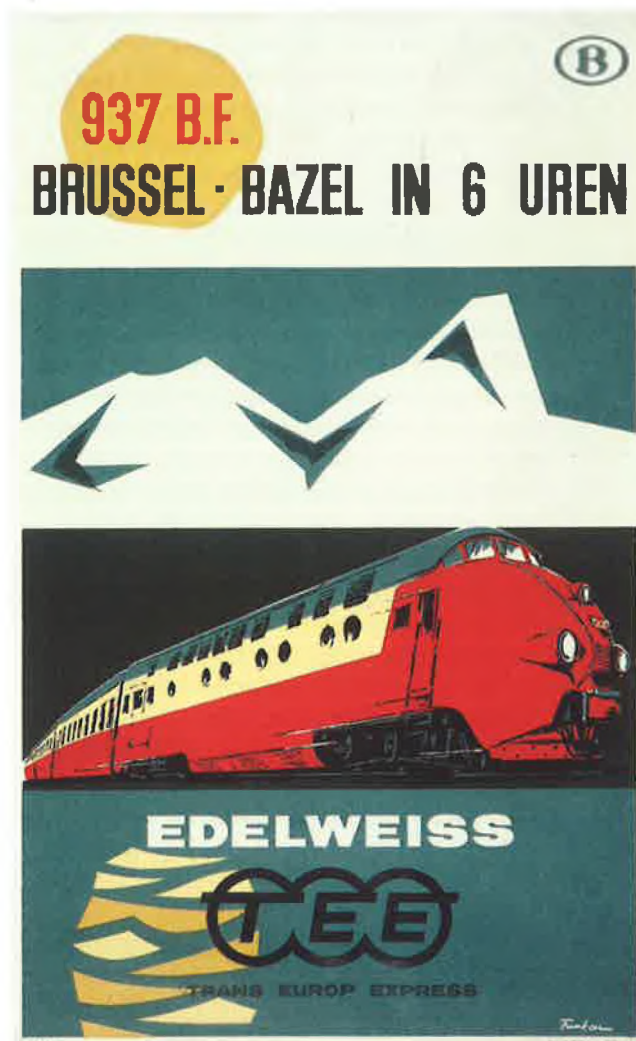


en *lieux de mémoire* aan elkaar te knopen, voedden die reisverenigingen het Belgische/Vlaamse nationalisme. Dat was ook het geval met de kleinere clubs zoals de Pédale Club de Malines. Hoewel de vereniging in de late 19e eeuw was opgericht om geestdriftige fietsfanaten samen te brengen, organiseerde ze ook tal van toeristische uitstapjes voor haar leden. Foto's tonen de goedgeklede leden op hun vele uitstapjes: het stille Minnewater in Brugge, de machtige stuwdammen van de Gileppe, de Zeeuwse meisjes in Terneuzen of de *outback* van de Baraque Michel. Treinen – betrouwbaar, veilig, comfortabel en naar buitenlandse normen spotgoedkoop – maakten dat soort regelmatige dag- en weekenduitstapjes mogelijk.

DEMOCRATISERING (1905-1970)

Op het einde van de 19e eeuw liep het elite, burgerlijke toerisme op zijn laatste benen. Een batterij legislatieve maatregelen zou ervoor zorgen dat toerisme in de volgende decennia met een sneltreinvaart democratiseerde. Na de invoering van de verplichte zondagsrust in 1905 drukten de vakbonden in 1936 de *congé payé* door in het parlement, waardoor arbeiders recht kregen op vijf dagen betaalde vakantie. Intussen waren de spoorwegmaatschappijen echter ook niet bij de pakken blijven zitten. *Trains de plaisir* – zondagstreinen – werden sinds de eeuwwisseling ingezet om arbeiders, die ook wel eens de zilte zeelucht wilden opsnuiven, tegen bodemtarief naar de kust te voeren. Dat was niet altijd naar de zin van het traditionele elitepubliek. Korzelig merkte Baedeker, de kwaliteitsvolle Duitse uitgever van de beroemde roodgekleurde reisgidsen, in 1900 op dat er weinig meer restte van het mondaine elan van Oostende dat nu elke zondag belegerd werd door het janhagel uit de fabrieken die met de *trains de plaisir* toestroomden en het strand onveilig maakten. Welgestelde gasten namen de wijk naar 't Zoute, Westende en andere badplaatsen die moeilijker met het openbaar vervoer bereikbaar waren en daardoor langer exclusief bleven.

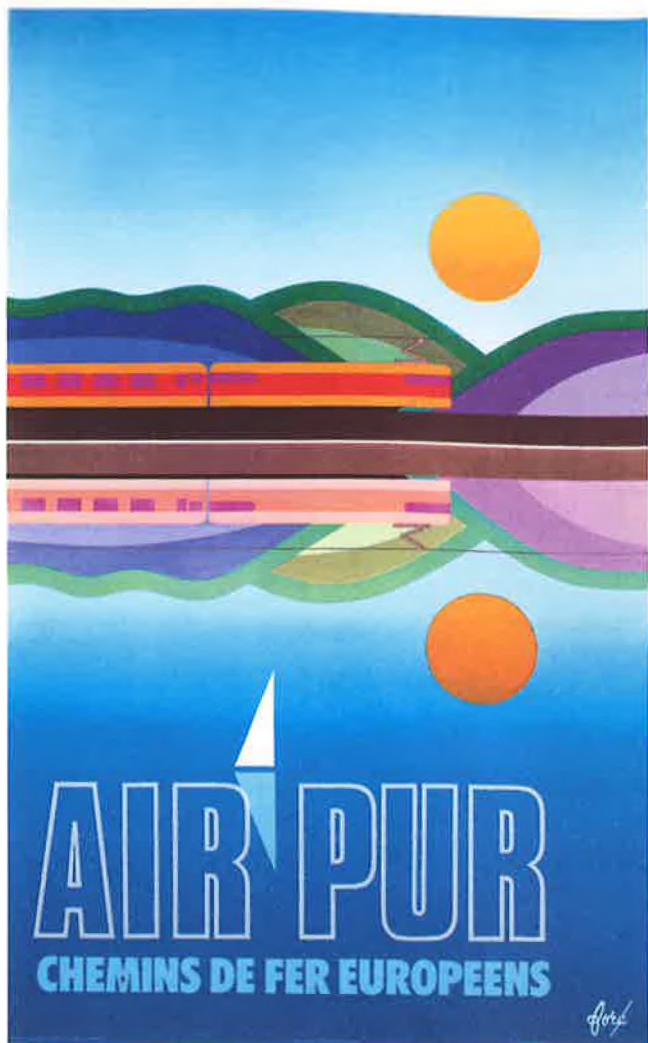
Intussen trok de Belgische overheid verder de kaart van democratisering, door in 1937 met de Volksvakantiekaart op de proppen te komen. Daarmee konden arbeiders voor een prikje naar de kust, de Ardennen of een andere bestemming in België reizen en mochten ze tegen reductietarief ook allerlei attracties bezoeken. Treinen waren ook het ideale transportmiddel om de duizenden arbeiderskinderen te vervoeren, die door de liberale, socialistische of katholieke zuil naar zee werden gestuurd om daar aan te sterken in een van de vele vakantiekolonies. Dat sociale beleid, hoe vooruitstrevend ook, zette trouwens niet altijd zoden aan de dijk. In 1947 becijferde de



Brusselse hoogleraar Jacquemeyns dat hooguit de helft van de Belgische arbeiders ooit al eens een reisje had gemaakt in zijn/haar leven.⁴ Eigenlijk kreeg de democratisering van het toerisme pas echt vleugels in de jaren '50 en '60, toen de welvaart met zevenmijlslarzen steeg. Die stijgende levensstandaard zorgde er ook voor dat steeds meer gezinnen zich een eigen wagen konden veroorloven, waardoor de trein langzaam maar zeker aan belang inboette. Koning auto werd het onbetwiste middel voor vakanties, weekend- en daguitstapjes naar zee, naar de Ardennen of de kunststeden.

SPOORERFGOED (1970-2020)

Doordat de trein in het naoorlogse België steeds vaker ingewisseld werd voor andere vervoersmodi voor vakantie en werkverkeer, kromp ook het netwerk zienderogen. Letterlijk honderden kilometers spoor werden buiten dienst gesteld, stations massaal gesloten, rangeerstations, depots en tunnels opgedoekt. Omdat de NMBS omwille van de krimpende markt wel andere brandjes te blussen had, kreeg het spoorwegergoed niet altijd – of eerder vaak niet – de aandacht die het



Affiche '937A F. Brussel - Bazel in 6 uren, Edelweiss, Trans Europ Express' (NMBS / TEE), 1962 © Funken, Paul (ontwerper), Marci (Brussel) (drukker). Collectie NMBS - Train World Heritage

Affiche 'Air Pur chemins de fer européens', 1975 © Foré (ontwerper), SNCF (Société nationale des chemins de fer français) (drukker). Collectie NMBS - Train World Heritage

🏠 Gerrit Verhoeven is deeltijds professor erfgoedstudies aan de Universiteit Antwerpen en archivaris/wetenschappelijk onderzoeker aan de Koninklijke Musea voor Kunst en Geschiedenis.

📖 Meer lezen?

- » P. Neirinckx, *Affiches op het spoor. Spoorwegaffiches in België 1833-1985*. Tielt, Lannoo, 2006.
- » B. Stroobants & G. Verhoeven, *Met de trein: 175 jaar spoorwegen*. Mechelen, Musea Mechelen, 2010.
- » B. Van der Hertten (ed.), *België onder stoom. Transport en communicatie tijdens de 19de eeuw*. Leuven, Universitaire Pers, 2004.

🔍 Bronnen en literatuur

1. Geciteerd in: Y. Vander Cruysen, *Les belles traces de Victor Hugo en Belgique*. Parijs, La Boite à Pandore, 2016, p. 18.
2. Ferrier de Tourettes, *Handbook for travellers on the Belgian rail-road*. Brussel, Hauman, 1854, p. 113.
3. *Bords de la Meuse, de la Lesse, de la Semois*. Brussel, Chemins de fer de l'État belge, 1907.
4. *Jaarverslag over de werking van de directie voor arbeidervacantie*. Brussel, Commissariaat-Generaal voor Toerisme, 1950.

Met Train World heeft de NMBS een belangrijke wissel genomen om haar onschatbaar spoorerfgoed voor de toekomst te bewaren en te ontsluiten.

verdiende. Lokale verenigingen van treinliefhebbers en *cheminots* sprongen in de bres om een erfgoedwerking uit te bouwen. Zo stampten in Maldegem vrijwilligers het Stoomcentrum uit de grond, waar sinds de late jaren '80 op zon- en feestdagen een stoomtreintje over de sporen

tuft, terwijl Spoorwegmuseum De Mijlpaal in Mechelen de herinneringen aan de eerste trein in 1835 levend hield.

Pas in 2015 nam de NMBS de fakkel weer over en opende Train World de deuren in het station van Schaarbeek, waar een deel van de collectie uit de intussen opgedoekte De Mijlpaal en het museumpje in het Noordstation een onderkomen vond. Het gros van de verzameling kwam echter uit een reusachtig depot op de stelplaats in Leuven, waar de stoomlocomotieven en wagons, ticketmachines en stationsklokken, uniformen en tal van andere spoorwegparafernalia decennialang stof hadden vergaard. Met Train World heeft de NMBS een belangrijke wissel genomen om haar onschatbaar spoorerfgoed voor de toekomst te bewaren en te ontsluiten en haakt ons land, na decennialang oeverloos ter plaatse warmdraaien,

eindelijk aan bij een aantal baanbrekende voorbeelden in Frankrijk, Nederland en – spoorland *par excellence* – Groot-Brittannië.

Ondanks die inhaalslag kan er nog wel een tandje bij. In York verzamelt het National Railway Museum niet alleen allerlei objecten, maar ontsluit het via een slimme, multimediale aanpak ook de onvermoede weelde van toeristische affiches, brochures, spoorweggidsjes en ander documentair erfgoed. Daarnaast zijn er de talloze interviews met gewezen machinisten, kaartjesknippers, hotelmanagers en – niet te vergeten – de reizigers zelf. Train World heeft ook zo'n systeem in de steigers, maar het is toch nog even koffiedik kijken voor die erfgoeddatabank echt onder stoom komt. *En voyage!* ■