



**Johan Struys
Karel van Deuren**

**De reizigers
worden verzocht
van in te stappen**

lannoo

WOORD VOORAF

EEN TREIN IS EEN DROOM

Dit boek is begonnen bij de uitgever, Johan Ducheyne, en ik heb er een vermoeden van dat het was toen hij eens (als consequent automobilist: uitzonderlijk) op de trein zat. Het was een mooi idee. Dat vorm kreeg toen Johan Struye met zijn concept verscheen. Dit treinenboek zou geen treinenboek worden zoals alle andere treinenboeken. Niet de geschiedenis van de locomotief, van de technologie, maar wel een zekere sociologie van de bespoorweging (een woord dat ik nu al zo dikwijls gebruik heb, dat ik ben gaan geloven dat het bestaat: het bestaat, hoor!). Johan Struye zal zelf in zijn inleidende tekst wel uitvoerig op zijn concept ingaan, dat juist door de persoonlijke benadering van het onderwerp voor mij de samenwerking zo aantrekkelijk maakte.

De geschiedenis van de techniek is overigens een zaak van ingenieurs. Toch waren die ingenieurs ook voor dit boek onmisbaar en het was een gelukkige zaak dat enkele ingenieurs e.a. technici van de Belgische spoorwegen het ontstaan van dit boek actief en met enthousiasme zijn kunnen blijven volgen.

Het is een wonderlijke zaak (zo komt het althans op me af) hoe precies in de wereld van het spoor, zoals trouwens ook in de wereld van de luchtvaart, het hele zuiver professionele *werk* is ingepakt in een nostalgische romantiek. De meest moderne technologieën worden gebruikt, — het is al elektronika, computer-toepassingen, progressieve chemie, cinematografie, holografie en ultra-geluid wat de klok slaat. Maar er is een sfeer blijven hangen van de pioniers en van ambachtelijke liefde voor het vak, geïmpregneerd door een sterke corpsgeest. Le temps des gares...

Deze technici-van-het-spoor zijn overigens heren die ook belangstelling hebben voor geschiedenis en kunstgeschiedenis en vertellen uitvoerig over de bijdrage die Henry Van de Velde geleverd heeft bij het ontwerpen van treinstellen, interieurs met fauteuils, bekledingsstoffen tot en met de beroemde B in het ovaaltje dat overigens door de NMBS nog altijd wordt gebruikt. (Zo mooi is het.) Ik leerde van hen de etymologie van het

woord *coupé*, dat gewoon de *participe passé* is van het werkwoord *couper*, snijden. Zoals u in het boek zult zien, waren de eerste wagons opgebouwd als aaneengesette koetswerken van koetsen waarin de personen op de bankstellen tegenover elkaar zaten. Vooraan of achteraan werd dikwijls een koets in tweeën gesneden zodat daar dan zitplaatsen ontstonden zonder *vis-à-vis*. Dat was een *coupé*. Hetzelfde woord wordt ook in de automobiellindustrie gebruikt voor iets gelijkaardigs dat niet hetzelfde is.

De wereld van het spoor. Voor mij heel nieuw en boeiend. Niet in laatste instantie door het contact met een groep beroepslui die houden van hun werk en ervoor leven. Het sterkst heb ik dat ervaren in de Centrale Werkplaatsen te Mechelen en bij de equipe van *De Mijlpaal*, het Mechelse spoormuseum in opbouw. Het atelier waar aan modellen en maquettes wordt gewerkt door de gepensioneerden van de NMBS is een voorbeeld van integratie van leven en zinvol werk dat tegelijkertijd met een verfijnde goede smaak en uiterste technische zorgvuldigheid wordt uitgevoerd.

Het basismateriaal voor dit boek komt uit archieven van de NMBS en van *De Mijlpaal*. Daarna heb ik in de fototheek van het Kunstpatrimonium gewerkt waar de bibliothecaris me de raad gaf het fotografisch archief van het Ministerie van Openbare Werken eens te raadplegen. Het werd een verblijdende ervaring! Een schitterend archief van grote historische en ook van fotografie-historische waarde. Van 1896 af is alles bewaard wat er aan *openbare werken* gefotografeerd werd (en het fotograferen gebeurde systematisch): wegen, tunnels, sluizen, viaducten etc. Een compleet beeld van de veranderingen die onze landschappen en steden sinds vorige eeuw hebben ondergaan. Het negatief-materiaal zijn glasplaten van groot formaat die in goede staat bewaard werden. Onze documenten zijn directe afdrucken van de originele negatiefplaten. Dat ze dikwijls ook nog echte artistieke waarde hebben, verhoogt het plezier van het kijken.

Verder hebben we hoofdzakelijk archieven geraadpleegd van de steden die de eerste spoorverbindingen in België hebben gehad. De vriendelijke belangstelling en medewerking was algemeen. Hoewel er juist geteld twee uitzonderingen waren zonder dat daar een aanwijsbare verklaring voor was. Er bestaat klaarblijkelijk niet bij alle *openbare diensten* het bewustzijn dat ze in dienst staan van het publiek, dus ook van een man die een boek wil maken zonder dat hij het gevoel krijgt anderen daarvoor te moeten derangeren. Heel vreemd is dat soms.

Ik dank allen die aan de illustratie van dit boek hebben meegewerkt en dat zijn er velen. Daarbij zijn ook de Vrienden van de Belgische Stoomlocomotief. De kennismaking met een van de bezielers van deze vereniging te Gent was onvergetelijk, hoor. Ik had me nooit kunnen voorstellen dat liefde voor de trein zo ver gaat dat ze alle andere dingen des levens in de schaduw kan stellen of doen wegvallen. Het is een *geloof* (niet voor onze vriendelijke gastheer; wel voor vele leden van zijn vriendenkring). Wat fascineert die vele mensen die al hun vrije tijd, lange weekends en vakanties besteden aan het opknappen van oude treinstellen: schilderen, koper poetsen, bankbekledingen restaureren? En dat met de grote emoties van de pioniers die de Transsiberische spoorweg aanlegden of in de Verenigde Staten de rails installeerden van Oost naar West onder bedreiging van de Indianen of de Parijse métro maakten of de Wagons Lits oprichtten die de dure burgerij naar de modieuze badplaatsen van vóór 14-18 brachten...

De trein is een droom. Reizen met de trein is langzaam door het landschap rijden en de tijd als een decor zien voorbij daveren. Van uit het raampje van het coupé is de wereld van steden en stadjes, van bossen en akkers, van paarden en schaapjes (rookpluimpjes waar mensen zijn) alleen maar mooi en onwerkelijk. Dat is het, dacht ik. Rijden in de trein, kijken naar een droom.

Karel van Deuren

De omslagtekening stelt de zg. *Loper* voor aan het Bogaardenstation in 1841. Hij is, volgens zijn officiële functiebeschrijving, een bediende die met een bel en een vlag voor de trein loopt om het publiek uit de weg te doen gaan.

De auteurs danken van harte

de h. W. Van Gestel, directeur Pers en PR van de NMBS;

de h. H. Waterschoot, Pers en PR van de NMBS;

de h. H. Verbeeck, directeur van de Centrale Werkplaatsen van de NMBS, Mechelen;

de h. P. Servaes, secretaris van *De Mijlpaal*, Mechelen.

Verder mevr. D. Dierickx-Braeckman, mej. H. Leynen (Berchem), de h. L. Blommaerts (Gent), H. Coenen (Brussel), J. Decavele (Gent), H. Uytterhoeven (Heverlee), A. Vandewalle (Brugge).

Zij danken het bereidwillige personeel van stadsarchieven e.a. verzamelingen voor de verstrekte informatie en materiële hulp.

150 jaar treinen: een fascinerend, rijk geïllustreerd verhaal



Johan Struye (1942), werd in de jaren vijftig door Brusselse jezuïeten en Gentse hoogleraren grondig opgeleid in de dode talen, waarna hij zich in de jaren zestig echter in het Nabije Oosten moest herscholen tot leraar-Frans en in de jaren zeventig tot politiek redacteur van het weekblad Knack. Zijn in 1974 verschenen 'De pastoor wist wat Goed was', en in het dorpen-jaar 1978 'Ik weet nog Hoe het Was', zijn dan ook slechts onhandig in heimat-schifturen verhulde politieke boeken.

Karel van Deuren (1921) is sinds 1954, toen hij redacteur werd van Fotorama, zeer geïnteresseerd in artistieke fotografie. Schreef daarover talrijke bijdragen in vele tijdschriften. Verzorgde de fotoredactie van verschillende fotoboeken van Lannoo. Voor 'Dit Vlaanderen heb ik hartelijk lief', een fotoboek over het dagelijks leven in dit land van 1860 tot '14-'18, schreef hij ook de teksten. Met Anthony Mertens (voor de tekst) maakte hij 'Liefde gaf u duizend namen'.

Jan van Deuren (1950) die de maquette van het boek maakt is fotograaf. Hij werkt in een half-time-job bij het Romi Goldmuntz-centrum te Antwerpen waar hij instaat voor het drukwerk en verder de leiding heeft van twee fotoclubs. Hij maakte voor Lannoo ook de maquettes van de twee andere historische fotoboeken uit het fonds.