



UvA-DARE (Digital Academic Repository)

De Amsterdamse jaren van Willem Kloos: Deel I (1859-1888)

Janzen, J.W.P.

Publication date
2013

[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):

Janzen, J. W. P. (2013). *De Amsterdamse jaren van Willem Kloos: Deel I (1859-1888)*. [, Universiteit van Amsterdam].

General rights

It is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), other than for strictly personal, individual use, unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

Disclaimer/Complaints regulations

If you believe that digital publication of certain material infringes any of your rights or (privacy) interests, please let the Library know, stating your reasons. In case of a legitimate complaint, the Library will make the material inaccessible and/or remove it from the website. Please Ask the Library: <https://uba.uva.nl/en/contact>, or a letter to: Library of the University of Amsterdam, Secretariat, Singel 425, 1012 WP Amsterdam, The Netherlands. You will be contacted as soon as possible.

8 Over reizen naar België

Intermezzo IV

In de zomer van 1879 verbleef Jacques Perk met zijn vader, ds. Perk van de Waalse kerk in Amsterdam, zijn moeder en drie zusjes in de Belgische Ardennen. Daar ontmoette hij in het stadje La Roche de (Waals-)Belgische Mathilde Thomas (1858-1947). Een jaar later vertrok Jacques Perk opnieuw naar La Roche; nu niet met zijn familie maar met zijn nieuwe vriend Willem Kloos. België vierde dat jaar het halve eeuwfeest. In 1830 vond immers de Belgische opstand plaats. Het land maakte zich los van Nederland.

Het was een hele reis naar België. Dat werd niet in de laatste plaats veroorzaakt door het Nederlandse spoorwegennet dat rond 1880 een rommeltje was. Verschillende maatschappijen hadden concessies gekregen: de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij (HSM) met als belangrijkste lijn Amsterdam-Rotterdam, de Nederlandsche Rhijnspoor Maatschappij (NRS) die zich toegede op de verbinding van Amsterdam en Rotterdam met het Ruhrgebied en de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (SS), die over het gehele land spoorwegen exploiteerde. Snel ging het niet. Een sneltrein haalde maximaal 75 kilometer per uur; wat niet wegnam dat het nieuwe vervoermiddel een grote invloed op de samenleving had:

De treinen creëerden een massamobiliteit die tegelijk voor een individu een uitzonderlijke manier van reizen was, elke keer opnieuw de vreemdste reis uit de geschiedenis. Elke keer een optocht, een theater, tot 1880 bij avond met kaarsjes verlicht. Wagens alleen met vrouwen, wagens met mannen, allemaal rokers; wegens brandgevaar had elke pijp volgens het reglement [uit 1875 en 1876] een dop. Wagens met stevige zachte banken, kussens van zeegras of paardenhaar, tussen 1 november en 15 april brandde hier de verwarming. Dat was de eerste klas: grote heren, deftige dames, ruisende kleren, voorname gebaren. De tweede klas: de fatsoenlijke burgers, mensen met hoeden. De derde klas was van het volk, de mensen met hoofddoeken en petten (de slappe vette hoeden hoorden bij jagers of vissers, de mannen van het vrije veld). Het volk reisde daar zonder weelde, op harde banken van hout met zeildoek bekleed. Tussen november en maart groeiden er de ijsbloemen op de ramen: welkom in het paleis van Koning Winter, uw verwarming is misschien een stoof.⁴³⁰

In 1877 reisde de Engelse graficus Charles W. Wood door Nederland. Met nauwelijks ingehouden superioriteitsgevoel beschreef hij zijn tocht door het Koninkrijk der Nederlanden.

Het reizen per spoortrein in Holland is veilig en gemakkelijk. De expresse-treinen evenaren daar in snelheid ten naaste bij onze gewone; en de treinen, die aan de tussenstations stilhouden, zijn in langzaamheid met die van geen ander land te vergelijken. 't Is bijna alsof zij iemand in den waan willen brengen dat het land zeer groot is en dat er veel tijd toe vereischt wordt om het te doorreizen. Zij kruipen, zij stoppen lang; en in die tussenpoozen drinken hogere en lagere beampten van

⁴³⁰ Van der Woud 2007, p. 335-336.

den trein en van het station in broederlijke eendracht tal van glazen bier en voeren zij een levendig gesprek over zaken in 't algemeen en de hoedanigheid van het bier in 't bijzonder. Aan sommige stations is er eene halt van tien minuten of een kwartier. Dan stormen al de passagiers de wagons uit, als razend van honger, en schreeuwen, met een alles behalve Hollandsch phlegma, om broodjes met kaas, die zij met echt Hollandschen eetlust verslinden. Ik heb allerelegantst gekleede dames haastig naar het buffet zien stappen om zulk eene versnapering te koopen, die zij met zooveel smaak gebruikten alsof het ambrozijn was.⁴³¹

In 1878 was het Amsterdamse Westerdokstation (bij de Droogbak) gereed gekomen en konden de reizigers vandaar met de HSM rechtstreeks via Roozendaal naar België sporen. Perk berichtte over zijn treinreis naar België aan zijn oude schoolvriend Frank van der Goes:

Onder velerlei aandoeningen en uitingen van gewaarwording stoomde tegen één uur ongeveer de Hollandsche trein Brussel binnen en sindsdien zwalkte de familie door België's hoofdstad [...] en te 5 ure 10. gingen ze wederom voort, goed gepakt naar Dinant. Mooie wagons zijn die Ite Classe wagens daar. Je kent ze waarschijnlijk: die wagens met eeuwig gesloten portieren door een gangetje overlans gesplitst! Eigenaardige van deze wagens is dat ze onder het raampje van het portier een bankje hebben in de vorm van dat achter een narresleê goed opgevuld en zacht naar behooren. Men kan er slechts schrijdelings op zitten waardoor ze haast onbruikbaar voor vrouwen zijn. Toen ik die 't eerst binnen trad de deur van het derde 'compartiment' opende zat er een hupsch jong meisje op zoo'n bankje. De rokken schenen me opgeschort zoodat haar edeler beentjes vrijelijk de schrijdelingsche houding konden aannemen. Natuurlijk stond ze onmiddellijk blozend op en ging naar het vierde compartiment waarvan ze het deurtje achter zich sloot.⁴³²

Een andere route ging met de Staatsspoorwegen via Luik. 'Voor wie regelrecht uit Nederland zich naar La Roche begeeft, is de weg [per trein] over Luik en Melreux langs de Ourthe-baan de eenvoudigste en de kortste.' Vanaf Melreux neemt men rond 1880 de postwagen, 'boven

⁴³¹ Wood 1878, p. 26. Wood logeerde in het Bible Hotel in de Warmoesstraat waar ook Douwes Dekker wel logeerde. Het was het oudste hotel van Amsterdam (1647); in 1911 is het gesloopt ten behoeve van de te bouwen effectenbeurs. De inrichting van het hotel vond Wood naar behoren. Maar hij had ook klachten – klachten die iets zeggen over het Amsterdam van die dagen:

Voor iemand die licht slaapt, had het [hotel] een allerongelukkigste keerzijde. Het stond in een nauwe straat en het rumoer in de nacht was verschrikkelijk en duurde onophoudelijk voort tot twee uur in de morgen. Dat lawaai werd veroorzaakt door dronken mannen en vrouwen, die uit de kroegen kwamen.

Ook had Wood last van het gebeier van de klokken van de nabijgelegen Oude Kerk. En dat was niet alles:

De achterzijde van het hotel keek op het water uit en was ongetwijfeld rustiger, maar de stank was hier verschrikkelijk. Er heerste een muggenplaag en 's ochtends kwamen de gasten vol rode vlekken, die staken en jeukten in hun gezicht, aan tafel en beklagden elkaar om hun voorkomen, terwijl zij erom lachten.

Hier geciteerd uit: Looijen 1981, p. 40.

⁴³² Brief van Jacques Perk aan Frank van der Goes, d.d. 7 juli 1879, in: Stuiveling 1959, p. 184-185. Tot het midden van de jaren vijftig van de twintigste eeuw kenden de Europese treinen een 1^{ste}, 2^{de} en 3^{de} klasse. Het houten Westerdokstation was van 1878 tot 1889 in gebruik. Vanaf dat laatste jaar vertrokken de reizigers vanaf het nieuwe Centraal Station.

welken des zomers een groote tent was gespannen. De toerist, die op de impériale had plaats genomen, kon zich aldus gedurende den langen rit van 2 ½ uur tegen de brandende zonnestalen beschutten,' aldus ds. Perk in zijn toeristische gids.⁴³³

Lodewijk van Deysse, die een aantal jaren later het stadje La Roche bezocht, wist daarover mee te praten. 'Geen spoorweg, geen buurtspoorweg bestond daar toen. Men ging van het station Melreux naar La Roche met de malle-poste. Die was een echte ouderwetsche postwagen, zooals hij waarschijnlijk in honderden jaren niet anders was geweest.'⁴³⁴

⁴³³ Perk (M.A.) 1905, p. 13, 27.

⁴³⁴ Van Deysse 1962, p. 292. Van Deysse bezocht La Roche in 1885.