



Organe de l'Office des Touristes

Directeur : **V. BULL** —————

————— Place de Brouckère, 26, BRUXELLES

RELATIONS DE VOYAGES — PROGRAMMES D'EXCURSIONS  
Renseignements Officiels des Compagnies de Chemins de fer et de Navigation

AGENCE DES COMPAGNIES ANGLAISES :  
**Great Northern, North Eastern et North British Railways (East Coast Route)**  
Agence de la **Red Star Line** et de diverses Compagnies de Navigation

ABONNEMENT : Belgique : 3 francs par an ; Etranger : 4 francs par an.

Adresse télégraphique : "TOURIST-BULL-BRUXELLES", Téléphone 3020

REPRODUCTION INTERDITE

## Ze hielpen het volk reizen. De reisbureaus tussen 1895 en 1965, een verkennend onderzoek

Vanaf de belle époque was de Belgische kust dé plaats waar de hoge burgerij haar zomervakanties doorbracht. Sprak men immers niet van Oostende als de ‘zomerse hoofdstad van het land’? Leopold II gaf in ieder geval de toon aan en verbleef geregeld aan zee. Maar blijkbaar kon de Belgische kust de reishonger van de goed verdienende topklasse niet volledig bevredigen en heel wat toeristen opteerden daarnaast nog voor andere bestemmingen. Van koning Leopold II, de gangmaker van de toeristische uitbouw aan de Belgische kust, is bekend dat hij ook de Franse kust frequenteerde. Misschien was hij daarbij wel opnieuw een trendsetter. Zijn voorbeeld kreeg in ieder geval navolging. Nicolas Lembrée, Brussels kunsthandelaar, eigenaar van meerdere villa’s in Westende en initiatiefnemer van het Grand Hôtel Belle Vue in dezelfde badplaats, bouwde bijvoorbeeld in Cagnes een eigen villa, Les Rives d’Or. Eloi Bartholeyns was de auteur van boeiende reisbeschrijvingen van zowel de Belgische kust als de Franse Azurenkust. Het lijkt er dus op dat onze kust toen al een beetje beschouwd werd als doel van een tussendoorvakantie. De belangstelling van de Belgische toeristen voor zowel de Belgische als de Franse kust kon trouwens perfect gecombineerd worden, want het hoogseizoen aan beide kusten viel helemaal niet samen. Zelfs het personeel van grote hotels combineerde beide seizoenen en trok verenigd in ‘brigades’ naar beide toeristische bestemmingen.

Er was vanwege de kusttoeristen ook belangstelling voor andere gebieden. Zo vinden we Nicolas Lembrée in 1908 terug in Algerije.<sup>1</sup> Paul Houyoux, advocaat en projectontwikkelaar in Middelkerke reisde in 1906 samen met zijn dochter naar Griekenland. Het was een heenreis met een Duitse vrachtboot en een trektocht om terug te keren, rugzaktoerisme avant la lettre dus. Het boeiende verhaal werd nadien uitgeschreven en gepubliceerd in een boek.<sup>2</sup>

---

*La Revue des Touristes*, het tijdschrift van het reisbureau Bull (collectie M. Constandt-Bloes)

De reislust van de hogere klasse kende stilaan geen grenzen, maar wie in de 19e eeuw op reis ging, moest persoonlijk de voorbereidingen treffen. Na het maken van de keuze op basis van het verzamelde documentatiemateriaal, moest het vervoer rechtstreeks geboekt worden bij de spoorwegmaatschappij of bij de rederijen. Dat was stap één, gevolgd door het vastleggen van het logies. Daarbij moesten nog de nodige reisdocumenten in orde gemaakt worden. Rekening houdend met de gebrekkige communicatiemiddelen was de voorbereiding niet altijd even evident.

Het organiseren van groepsreizen en het aanbieden van een boekingskantoor voor reis en verblijf was dan ook het antwoord op een 'gat in de markt'. De eer van de inrichting van de eerste georganiseerde reis wordt meestal toebedeeld aan de Engelsman Thomas Cook die in 1841 een groep begeleidde.<sup>3</sup> Het werd het begin van een succesverhaal. Het idee kreeg in eigen land snel navolging en ondernemers zoals Henry Gaze volgden het voorbeeld. Die laatste organiseerde zelfs al uitstapen naar Waterloo en Brussel. Het is deze ondernemer die in 1881 voor het eerst de term 'tourist agent' gebruikte.<sup>4</sup> In Duitsland werd het eerste reisbureau al in 1854 geopend door Karl Riesel, in 1863 gevolgd door het initiatief van de gebroeders Carl en Louis Stangen.<sup>5</sup> Zij organiseerden als eersten een reis naar Egypte, weldra trouwens gevolgd door Thomas Cook die zich tot de specialist ter zake opwerkte. In Amerika was het wachten tot 1887 tot ene Walter T. Brownell met een groep naar het continent afreisde. Ook dit groeide uit tot een succesvolle onderneming.<sup>6</sup>

Vanuit die verkenning van het fenomeen 'reisbureau' dringt de vraag zich op hoe de situatie bij ons was. Wie richtte het allereerste reisbureau op en waar was dat gevestigd? Was er invloed van het Engelse voorbeeld van Cook? Verenigde men zich in een beroepsgroep? Zijn er evoluties in de reisbestemmingen die men aanbood, zeker met de opkomst van nieuwe reistransportmiddelen, zoals het vliegtuig vanaf de latere jaren 1930?

Jarenlang hebben we zelf allerhande bronnenmateriaal bijeengesprokkeld, vooral bestaande uit brochures en foto's, om een eerste antwoord te kunnen bieden op de gestelde vragen. Pas in 1965 zullen de reisbureaus definitief gestructureerd worden door een prille wetgeving. We nemen dan ook dat jaar als einddatum van deze verkenning.

De zoektocht naar het allereerste reisbureau op Belgische bodem is niet evident. De firma Voyages Joseph Dumoulin claimde zelf die titel in haar publiciteit. In 1893 zou ze in Brussel als eerste Belgisch reisbureau gestart zijn. Het volgende jaar, in 1894, kwam het reisbureau Voyages Geurts zich eveneens in Brussel vestigen. Kort daarna opende ene V. Bull ook al in de Belgische hoofdstad zijn Office des Touristes. De eigenaars profileerden zich vooral als vertegenwoordiger van de Britse spoorwegmaatschappijen, maar ook van de Red Star Line en andere vervoermaatschappijen. Bull promootte dan ook vooral reizen naar Groot-Brittannië (Londen) en naar Schotland (Glasgow). Bull was ook uitgever van het tijdschrift *La Revue des Touristes: organe de l'office des Touristes*. In het lentenummer van 1904 worden reizen aange-

Briefhoofd van de Alliance Catholique, een reisbureau dat onder meer bedevaarten naar Lourdes aanbood (collectie M. Constandt-Bloes)



boden naar Luxemburg, Parijs, Lourdes, de Moezel ... Allemaal reisbestemmingen binnen Europa dus. Het idee dat een reisbureau het publiek op regelmatige basis informeerde met een tijdschrift lijkt zo te zijn gekopieerd van de *Cook's Excursionist and Tourist Advertiser*, het tijdschrift van Thomas Cook, de vader van alle reisbureaus.

In 1896 startte Alfred François eveneens in Brussel met een reisbureau dat de duidelijke stempel Alliance Catholique meekreeg. Bedevaarten en huwelijksreizen behoorden uitdrukkelijk tot het aanbod. De bedevaarten naar Lourdes, die dus zowel in het aanbod van Bull als in dit aanbod zaten, hebben duidelijk de reissector gestimuleerd. François bood zich ook aan om reizen naar het Oosten en naar Amerika te organiseren.<sup>7</sup>

In 1903 opende ene Vincent Volckaert in Brussel het reisbureau Vincent, waardoor er minstens keuze was tussen vijf firma's in de hoofdstad. Het valt op dat alle vijf deze reisbureaus uitdrukkelijk werkten onder de naam van de eigenaars, wat blijkbaar vertrouwen moest uitstralen. Het was vooral met de spoorwegen en met de boten van de Red Star Line dat men de uitstappen organiseerde. De autobus bestond al, maar werd nog niet meteen gepromoot.

Na de Eerste Wereldoorlog duurde het nog een tijdje vooraleer de reisbureaus hun deuren openen. Er waren inderdaad dringendere zaken te doen dan het investeren in luxeproducten zoals reizen. Een van de eerste die de draad heropnam was Les Voyages Vincent van Vincent Volckaert in 1921. In zijn folder voor de winter 1921-1922 prees hij vooral de reizen naar Frankrijk en Italië aan wegens de interessante wisselkoersen. Zwitserland, Nederland en Groot-Brittannië werden daarentegen tijdelijk wat afgeraden. Behalve de bestemming in de nabije Europese landen bood de firma ook reizen naar Algerije, Tunesië en de Verenigde Staten aan. In de reis-

folder wordt ook melding gemaakt van 'la création de lignes d'auto-cars', wat in aanvulling met de spoorwegen interessante mogelijkheden bood. Zo werd een aanbod gedaan om de Franse Alpen te doorkruisen 'en Auto-Car'.

Nieuw in het aanbod was de 'pittoresque voyage de quatre jours en nouvelle Belgique en région occupée'. Bestemming waren uiteraard de Oostkantons die pas aan België waren toegevoegd. Ook de boorden van de Rijn in bezet Duitsland behoorden tot de mogelijkheid. Men speelde in op de naoorlogse belangstelling voor het land van de verliezer. Aan de kust werd men eveneens geconfronteerd met de vraag van de fronttoeristen, vooral Engelsen die naar de slagvelden kwamen kijken. Vooral in Oostende kwamen daardoor enkele reisbureaus van de grond. De meest bekende daarvan waren de British Travel Bureau, de Wipers Auto Service en het International Travel Agency met zijn 'blue cars'. Het waren dikwijls gewezen Engelse militairen die met afgedankt legermateriaal uitstappen voor hun landgenoten naar de frontstreek organiseerden en daarna hun actieterrein verruimden met reises naar Middelburg, Sluis, Arras, Brussel ...

Ook in Brugge kwamen in die periode reisbureaus van de grond, bijvoorbeeld het Central Advertising and Touring Agency, gerund door René G. Daled, en de Royal Tours. Dikwijls namen de Engelsen dus de start, en zetten landgenoten nadien de zaak voort. In Oostende werd het British Travel Bureau uiteindelijk overgenomen door de familie Ramoudt die er haar naam aan gaf, en kwam de Royal Tours uit Brugge naar Oostende waar ze voortaan werd uitgebaat door de familie Provoost.<sup>8</sup>

Ook elders in het land werden er reisbureaus opgericht. Toen ene Sano uit Borgerhout in 1927 met twee personen een weekje naar het Groothertogdom Luxemburg wou reizen, kon hij daarvoor terecht bij het Reisbureau Ernest Claes, dat gespecialiseerd was in de organisatie van huwelijksreizen en bedevaarten. Claes bereidde het programma nauwgezet voor en regelde alle ticketten en het logies. De reis kostte uiteindelijk 1300 frank per persoon en de klassiekers zoals Diekirch en Echternach werden bezocht.<sup>9</sup>

De Brusselse firma Voyages François of L'Alliance Catholique maakte in haar winterbrochure voor 1929-1930 publiciteit voor een bedevaart naar Rome, voor de passiespelen van Oberammergau, voor Lisieux en zelfs voor een reis naar het Heilige Land. Ook Egypte, Marokko, Algerije, Sicilië en Tunesië zaten in de aanbiedingen. Men reisde blijkbaar vanuit België al naar verre bestemmingen en dat mocht ook al iets kosten. Voor de reis naar Egypte bijvoorbeeld werd een bedrag van 22.275 frank aangerekend.

Het toenemende succes van het reizen naar het buitenland gaf niet alleen aanleiding tot het oprichten van reisbureaus in alle belangrijke steden, maar eveneens tot het vormen van ketens. Het mooiste voorbeeld daarvan is ongetwijfeld de Voyages Brooke die in 1936 al over filialen in Brussel, Luik, Gent, Charleroi, Verviers en Antwerpen beschikte. In deze laatste stad gebeurde de samenwerking met de Voyages Wirtz van de gelijknamige familie.

Brooke was zich goed bewust van de noodzaak van het voeren van efficiënte publiciteit. Zo was hij uitgever van een tijdschrift *Les Feuilles du Tourisme* dat in 1936 aan de twaalfde jaargang toe was. In nummer vijf van die jaargang vinden we reportages over Duitsland, Praag, de Dolomieten en Oostenrijk. Die worden gevolgd door aanbiedingen voor groepsreizen naar Tirol, Bretagne, Finland, Griekenland en Oost-Europese reisbestemmingen. Zowel de reportages als de aanbiedingen zijn overvloedig geïllustreerd met zwart-wit foto's. Het tijdschrift bevat verder publiciteit voor hotels, wat de kostprijs voor de uitgever zeker zal gedrukt hebben. Het was aan de andere kant ook niet gratis, een los nummer kostte 3,50 frank. Brooke had ook een afzonderlijk agentschap onder de naam *Le Soleil/De Zon*. Het gaf in 1937 een eigen Nederlandstalige prospectus uit met reisaanbiedingen naar Parijs, Lourdes, Zwitserland, Groothertogdom Luxemburg. Die uitstappen gebeurden meestal per autocar. Brooke zag het evenwel ook grootser en in 1937 werd in het Gentse kunsttijdschrift *Art et la Vie* ook publiciteit gemaakt voor een winterprogramma in Egypte en een voorjaarscruise naar Sicilië, Tunis en Tripoli. Zowel de reisbestemming Egypte, als de formule van het tijdschrift doen opnieuw een beetje aan Thomas Cook denken.

Brooke bood zijn reizen aan per trein, per autocar en per boot. Nochtans waren er twee alternatieve vormen van toeristisch verplaatsen mogelijk, namelijk het vliegtuig en de auto. De promotie van vlieg-reizen werd blijkbaar in het interbellum nog overgelaten aan de luchtvaartmaatschappijen zelf. Toch was daarvoor een groeiend cliënteel, want de gegoede toerist voelde zich door de komst van het *congé payé* en het groeiend aantal 'gewone' mensen die op reis gingen, genoodzaakt om 'ongestoord' te reizen. De toeristen die toen al een auto bezaten, gebruikten die ook meer en meer om er reizen naar het buitenland mee te maken. Ze werden daarbij geïnformeerd door hun belangengroep, de Royal Automobile Club de Belgique. Die bood in haar ledenblad diverse zorgvuldig voorbereide autoreizen aan, zoals naar de Auvergne, de Vogezen, de Azurenkust ... Deze pakketten *voyages forfaitaires* konden op de zetel van de vereniging besteld worden.<sup>10</sup>

In het interbellum werd er al een beroepsvereniging *L'Union des Agences de Voyages Belges*, met zetel in Brussel opgericht. Onder andere het reisbureau van E. Geurts was daarvan stichtend lid. Het oprichten van een beroepsvereniging was een duidelijk signaal dat het de sector voor de wind ging. Maar op het einde van het interbellum kwam het spook van de oorlog opzetten en de reissector ontsnapte daar evenmin aan. Toen ene heer Nels in 1940 een reis naar Zwitserland en Italië boekte bij het Belgische filiaal van Thomas Cook in Brussel, werd in het reisdocument volgende bepaling opgenomen: *'Note importante – Vu la situation anormale actuelle, nous*







*conseillons vivement de s'assurer auprès des hotels, si les horaires que nous renseignons existent toujours*'.<sup>11</sup> Het werd in de realiteit nog erger, want de geplande en geboekte reis kon wegens het uitbreken van de oorlog niet plaatsvinden.

Na de Tweede Wereldoorlog werden de oorlogsrelicten helemaal niet gekoesterd en bijgevolg ook niet zo bezocht als na de Eerste Wereldoorlog. Maar toch kwamen de Engelsen opnieuw massaal naar het continent, niet omwille van het 'oorlogstoerisme', maar omwille van hun sterke munt. Dit was de aanleiding tot het oprichten van meerdere autocarbedrijven aan de kust en in de onmiddellijke omgeving ervan. Het was immers goedkoper om hier een bus te huren dan er een te laten overkomen.<sup>12</sup> Zo had de Belgian Automobile Tours met hoofdzetel in Brugge, kantoren in Blankenberge, Heist, Duinbergen en Knokke. Ze beweerden met de nodige trots dat ze '*contractors to principal british touring agencies*' waren. Ze waren vooral gespecialiseerd in dagtrips en zelfs halvedagexcursies naar bestemmingen zoals Sluis, Ieper, Rijsel ... Dat er tot in de jaren 1960 heel wat autobusondernemingen in en rond de kuststreek waren, blijkt uit de prijsvraag van het gemeentebestuur van Westende in 1962.<sup>13</sup> Die zocht immers de goedkoopste ondernemer om een schoolreis voor de leerlingen van de gemeenteschool van Westende te verzorgen. Maar liefst negen firma's werden aangeschreven, waarvan er vier gevestigd waren buiten Oostende: de Golden Queen Cars uit Bredene, de Autocars De Gouden Ster uit Middelkerke, Voyages Van Dijke uit Eernegem en Redan Cars uit Nieuwpoort. De overige vijf firma's hadden hun zetel dan wel in Oostende: The Grey Cars, Royal Tours van E. Provoost, Travel Agency van Armand Ramoudt, Ramoudt's Continental Tours en West Belgium Coach Company van Rudolf Vanmoerkerke.

Het autocartoerisme stond toen op zijn hoogtepunt en viel daarna serieus terug. De Engelsen ontdekten immers de mogelijkheid van de vliegvakanties. Noodgedwongen organiseerden sommige autobusbedrijven dan maar zelf meer en meer reizen. Dat werd soms het begin van echte toeristische succesverhalen, bijvoorbeeld met Rudolf Vanmoerkerke die na het West Belgium Coach Company-verhaal de groep Sun oprichtte.<sup>14</sup> Ook Gerard Brackx, schoonzoon van de familie Provoost van de Royal Tours, bouwde Jetair uit tot een waar succes. Brackx ligt ook aan de basis van het succes van Benidorm, waar hij meerdere Vlamingen aanvankelijk nog met de bus naartoe bracht.

Het vliegtuig werd dus vanaf de tweede helft van de jaren 1950 meer en meer het toeristische vervoermiddel bij uitstek. Toen journalist Jos de Haes in 1957, vijftig jaar na Paul Houyoux, een reis naar Griekenland maakte, koos hij resoluut voor het vliegtuig: 'Door deze gedachten beneveld ziet ge u zelf in de Sabena DC6 zitten, gehuld in een pelgrimspij en met een staf in de hand. Ondertussen geeft de airhostess u waarop ge recht hebt: een comfortabele zetel en chewing gum. Van dat ogenblik is vliegen in kussens zitten en zich van de luchtwaardin het troetelkind gevoelen.'<sup>15</sup> In vijf uur was hij op zijn bestemming.

De reisbureaus namen voortaan dan ook volop de vliegtuigreizen op in hun aanbod. In de 128 pagina's dikke brochure *Evasion 1956/1957* van Les Voyages Joseph Dumoulin, een van de oudste reisbureaus van het land, werd een *tour de monde* aanbevolen met behulp van het vliegtuig met onder andere Polynesië, Madagascar en Sydney op het programma. De reis duurde 44 à 55 dagen en kostte maar liefst 124.000 frank. Ook in de 64 pagina's tellende brochure 1965 van Generalcar, met filialen in Brussel, Gent en Namen, werden de diensten van Sabena en Airtour aangeprezen. De duurste reis in het aanbod van Generalcar ging naar China en werd uitgevoerd in samenwerking met Aeroflot en Air France. Kostprijs was 117.500 frank. Nieuw was dat in deze brochure ook huizen op Mallorca te koop werden aangeboden. Generalcar bood eveneens zijn diensten aan de automobilisten aan. Trouwens, ook de Koninklijke Automobileclub breidde haar ledenactiviteiten uit met een heus reisbureau dat in 1965 reizen naar Joegoslavië met de autobus en naar Rusland met het vliegtuig aanbod.<sup>16</sup>

Deze eerste verkenning op basis van een privécollectie verdient een meer systematische uitdieping. De onderzoeker weze alvast gewaarschuwd dat de bronnen niet meteen overvloedig voorhanden zijn en dat de zoektocht op zich een heuse reis is.

- 1 Gemeentelijk Archief Middelkerke, Mi 813, Dossiers betreffende Westende-Bad, 1902-1961, Map briefwisseling met N. Lembrée, deel 2, Brief van 13/03/1908, gericht aan de burgemeester van Middelkerke vanuit Meskoutine.
- 2 Paul HOUYOUX, *La grande Grèce: de Stamboul à Naples*, Brussel: Dechenne, 1906.
- 3 Zie bv.: Edmund SWINGLEHURST, *The Romantic Journey. The Story of Thomas Cook and Victorian Travel*, Londen: Pica Editions, 1974.
- 4 Geoffrey HINDLEY, *Tourists, Travellers and Pilgrims*, Londen, 1983, p. 212.
- 5 Hasso SPODE, Zu den Eigentümlichkeiten unserer Zeit gehört das Massenriesen. Die Entsehung des modernen Tourismus. In: Hans Walter HÜTTER & Petra RÖSGEN (red.), *Endlich Urlaub! Die Deutschen Reisen*, Bonn: Stiftung Haus der Geschichte BRD, 1996, p. 13.
- 6 Zie bv.: <http://www.browneltravel.com/timeline.html>, laatst geraadpleegd op 04/06/2010.
- 7 Volgens de gegevens op het briefpapier van dit reisbureau, hierbij afgedrukt als illustratie.
- 8 Marc CONSTANDT, Het aandeel van Oostende en Brugge in het 'oorlogstoerisme' tijdens het interbellum. In: *Handelingen van het genootschap voor geschiedenis*, 1985, p. 107-116.
- 9 Privéarchief, Reisschema Groothertogdom Luxemburg opgesteld door reisbureau Ernest Claes, 8 juni 1927.
- 10 *Royal Auto: Royal Automobile Club de Belgique*, (1939)15, p. 238-239.
- 11 Privéarchief, Carnet itinéraire du voyage à forfait Nr B 408 en Suisse, Italie, 1940.
- 12 Antoon VAN EECKHOUT, *Structuur van de reisindustrie*, Zedelgem: Vereniging Vlaamse Reisbureaus, 1995, p. 311.
- 13 Gemeentelijk Archief Middelkerke, WL 379, Schoolreizen, Map prijsopgaven 1962-1966.
- 14 Frans VERLEYEN, *Rudolf Vanmoerkerke: Met de zon als bondgenoot*, Brussel/Amsterdam: Elsevier, 1986.
- 15 Jos DE HAES, *Reisbrieven uit Griekenland*, Brussel: NIR, 1957.
- 16 Het briefje van uw reisbureau. In: *KACB-revue*, (1965)5, bijlage p. 2-3.