



*Donald Weber,
ICT-verantwoordelijke en
onderzoeker Amsab-ISG*

Werkmanstreinen en de geboorte van de moderne pendelaar, 1870-1914



Vanaf 1870 reden er op de Belgische sporen zogenaamde werkmanstreinen rond, bijzondere treinen die 's morgens en 's avonds duizenden arbeiders van het platteland naar de industrie in de grote steden brachten en omgekeerd. Voor erg weinig geld kon een arbeider een weekabonnement kopen voor zulke treinen en zo de hogere industrielonnen naar zijn gezin brengen zonder te moeten verhuizen naar de verdorven en steeds roder kleurende steden. Rond 1900 maakte een op de vijf Belgische industriearbeiders gebruik van de weekcoupon, volgens Emile Vandervelde de grootste maatschappelijke revolutie die zich in het België van de late 19e eeuw had afgespeeld.

Met staatssteun werd op die manier het hele land in één grote arbeidsmarkt herschapen, zodat bedrijven als Cockerill bij Luik goedkope handenarbeid konden rekruteren tot zelfs in Oostende. Maar het mes sneed aan twee kanten, de loonarbeider van 'de buiten' snoof de stadslucht op, leerde treinstations en voorsteden kennen, streek een riant loon op en luisterde op de terugweg naar socialistische propaganda. Wat mede bedoeld was als een manier om de rurale levensstijl te conserveren, draaide op het tegendeel uit, terwijl aan de verre einder het beeld opdoemde van de kleinburgerlijke moderne pendelaar in zijn moestuintje in de voorstad.

Slaapwandelaars

Op 5 december 1905 richtte priester Daens in de Kamer van Volksvertegenwoordigers een merkwaardige uitnodiging tot de katholieke minister van Spoorwegen Julien Liebaert. Daens nodigde de minister uit op een rendez-vous de volgende dag aan het station van Dendermonde, om 4.30 uur 's ochtends. Hij beschreef het spektakel dat daar te zien zou zijn: een lange trein, enorm lang, een konvooi van

achttien wagons dat door twee locomotieven voortgetrokken werd. In de trein, duizenden en duizenden arbeiders uit Dendermonde, Baasrode, Buggenhout, Malderen, Londerzeel, Gijzegem en zovele andere kleine dorpen uit de omgeving, allen op weg om te gaan werken in het arsenaal van Mechelen. Die trein was zodanig volgepropt met arbeiders dat er geen plaats meer was om te zitten. De arbeiders moesten rechtstaan, tussen de zitplaatsen, in de gangen, ja, zelfs op de platformen, in open lucht, blootgesteld aan de gesels van wind, regen en sneeuw. Zo werden werkmensen vervoerd in de zogenaamde werkmanstreinen. En daarna moest de minister maar doorreizen naar Aalst, om daar eens te gaan kijken hoe het slachtvee werd vervoerd naar de markt van Anderlecht. Deze koeien en ossen werden in comfortabele wagons ondergebracht, waar ze rustig konden staan en zelfs ruimte hadden om te slapen en zich vrij te bewegen. De beesten werden beter vervoerd dan de werkmensen.¹

Drie jaar later bracht de socioloog Ernest Mahaim een huisbezoek aan een pendelende mijnwerker in Hoepertingen bij Sint-Truiden, die elke dag naar de mijn van Saint-Nicolas in Montegnée bij Luik reisde om daar in de nachtploeg te werken. De man was ongeveer veertig en woonde op een kwartier van het station. Hij vertrok elke dag om 14 uur en keerde de volgende ochtend om 7.30 uur terug. Hij had dus niet meer dan zes uur per etmaal om bij zijn familie door te brengen, slaap inbegrepen. Soms deed hij dan nog eens 'het kwart', dan werkte hij een extra kwart van een werkdag, en keerde pas om 9.30 uur terug. Toen Mahaim zich aanbood bij het huisje van de arbeider werd hij ontvangen door diens vrouw, in de voorplaats. De man was aan het slapen in de achterkamer, met de deur open. De vrouw sprak op een forse toon, met luide stem. Rond hen liep een kindje van vier jaar oud te spelen, een deugniet met ros haar die met veel geweld een metalen pollepel tegen de stenen vloer sloeg om de kat te laten schrikken. Maar de man sliep door dat alles heen, diep, als verdoofd.

Omdat de treinreis zo vermoeiend was, was het echtpaar ooit naar Montegnée gaan wonen, maar de vrouw had er niet kunnen aarden, en ze waren teruggekeerd. Soms waren er perioden dat de man te vermoeid was. Dan verbleef hij voor veertien dagen in Saint-Nicolas. Voor enkele centiemen huurde hij een slaapplek, liet zijn mijnwerkerskleren wassen en betaalde zijn dagelijkse koffie. Eten bracht hij mee van thuis, grote broden en aardappelen voor overdag, 's avonds kroop hij zonder eten in bed. Maar dat was slecht leven, de man had daar snel genoeg van en hernam zijn dagelijkse pendel naar huis.

Mahaim boog zich over het bed van de slapende man. Hij zag de grauwe tint, de ogen diep weggezonden in hun oogkassen, de magere wangen en het dunner wordende, grijzende haar van de ongelukkige en beseftte: deze man leefde zichzelf op, teerde zijn eigen lichaam uit om zijn gezin te laten leven, heldhaftig, maar dodelijk.²

De ellende van sommige forensenarbeiders was spreekwoordelijk in het België van de belle époque en zorgde voor een nooit opdrogende stroom van sterke verhalen. De socialisten begrepen de propagandistische waarde van al dit miserabilisme maar al te goed, zo wijdde onder meer August De Winne er een hoofd-

stuk aan in zijn befaamde relaas *Door arm Vlaanderen*. Men durfde daarin wel eens te overdrijven, getuige dit verhaal dat Louis De Brouckère in 1905 publiceerde: ‘In de voorsteden ten westen van Brussel wonen mensen die aan de spoorweg werken in Luxemburg. Er zijn er die op meer dan zeven km wonen van het station. Verschillende onder hen hebben onlangs aan een vriend van mij verklaard dat ze, om aan het noodzakelijke minimum van nachtrust te komen, geleerd hebben om te slapen al wandelend! Om de beurt waakt een van hen onderweg. Als er een wagen nadert, maakt hij de anderen wakker om naar de kant te gaan. Daarna lopen ze verder en slapen opnieuw in.’³

Trains ouvriers

De *trains ouvriers* of werkmansstreinen waren een sociaal fenomeen dat vooral in de jaren 1890 massale proporties begon aan te nemen, in die mate dat de gehele Belgische arbeidsmarkt er fundamenteel door van karakter veranderde. In 1908, zo werd berekend, maakte een op de vier industriearbeiders gebruik van het goedkope weekabonnement. Emile Vandervelde stelde in 1903 dat, indien men hem zou vragen wat de belangrijkste maatregel was geweest die de Belgische regering in het laatste kwart van de 19e eeuw had genomen, hij niet de onderwijshervorming of de kishervorming zou aanduiden, maar de creatie van de werkmansstreinen, een maatregel die onbewust revolutionair was geweest.⁴

In de jaren 1860 was er grote vraag voor tariefhervormingen bij de spoorwegen. Het Belgische spoorwegennet was tot wasdom gekomen en het potentiële belang ervan voor de economie was voor iedereen duidelijk geworden. Maar het beheer ervan liep achterop. Er was een dringende vraag naar retourtickets, abonnementen en andere tariefformules met kortingen voor regelmatige gebruikers. In 1863 kondigde minister Vanderstichelen tariefhervormingen aan en het volgende jaar werden progressieve tarieven ingevoerd voor het goedertransport, het zogenaamde *tarif par zone*.

Dat had succes, en in 1865 werd een wet gestemd die toeliet om dit uit te breiden tot het personenvervoer. Uit het Kamerrapport bleek dat men twee groepen van reizigers voor ogen had: enerzijds de ondernemer die gemakkelijker zijn bedrijven en werven zou kunnen bezoeken en zakenbijeenkomsten bijwonen, anderzijds de werkende klasse van het platteland die zijn arbeid nu zou kunnen aanbieden aan de industriële centra van het land. De intentie om een nieuw soort reiziger te creëren, de forensische arbeidskracht die zich ter beschikking zou stellen van de industrie, was dus reeds in 1865 expliciet aanwezig. Maar ondanks herhaalde vragen in de pers en in het parlement aarzelde de regering om nieuwe tariefformules in te voeren.⁵

Met het aantreden van de liberaal Alexandre Jamar als minister van Openbare Werken in 1868 kwam het tariefbeleid in een stroomversnelling. Nog datzelfde jaar werd het schoolabonnement ingevoerd: een jaarabonnement dat moest toelaten om de lessen te volgen aan verafgelegen scholen, van basisscholen over middelbare en vakscholen tot universiteiten. Het schoolabonnement was goed voor vier

tot zes verplaatsingen heen en weer per week, aan een tarief dat zo berekend was dat het goedkoper was dan een heel jaar een studentenkamer te huren.⁶

Maar meer nog dan de studenten waren de arbeiders een doelgroep die bij uitstek in aanmerking kwam voor goedkope vervoerstarieven, zowel goed voor 's lands economie die zou kunnen profiteren van een ruimere arbeidsmarkt, als voor de moraal van de arbeidende klasse die haar lot financieel zou kunnen verbeteren zonder de eigen stek op het gezonde platteland te moeten achterlaten. Dat was geen nieuw idee: in 1864 had Londen lokale treinmaatschappijen verplicht om goedkope tarieven aan te bieden voor werkmensen. In Frankrijk waren er al arbeiderstreinen en reeds in de jaren 1840 reden er *workmen's trains* rond in Groot-Brittannië. Ook in het Belgische parlement werd al jaren gevraagd om werkmansstreinen in te leggen.⁷

Minister Jamar liet in 1869 een studie maken door zijn administratie. Die adviseerde om bijzondere treinen voor arbeiders te laten rijden, ongeveer een trein per vijfhonderd arbeiders. Er zouden voor deze treinen weekabonnementen verkocht worden aan bijzondere tarieven, lager dan wat een arbeider zou besteden om te verblijven op de plaats van tewerkstelling. Deze aanbevelingen waren gedeeltelijk gebaseerd op voorbeelden uit de praktijk in het Franse Mulhouse en in Londen.⁸

De minister richtte nu een *rapport au Roi* ter voorbereiding van een koninklijk besluit, maar uiteindelijk werd besloten de kwestie te regelen per ministerieel besluit. Het besluit van 8 september 1869 creëerde de mogelijkheid om bijzondere treinen in te zetten bij de staatsspoorwegen voor het dagelijkse vervoer van arbeiders naar hun werk. Een dergelijke trein kon aangevraagd worden door ondernemers (*chefs d'industrie*), maatschappijen voor arbeidershuisvesting of zelfs particulieren. Er moest echter garantie worden gegeven dat de trein kostendekkend zou zijn. Daarnaast konden ook gewone treinen toegankelijk worden gemaakt voor arbeidersabonnementen, met name de eerste en de laatste trein van de dag. De abonnementen golden van maandag tot en met zaterdag, maar mochten enkel gebruikt worden in derde klasse. Het abonnement was persoonlijk en mocht niet doorgegeven worden.⁹

In het *Belgisch Staatsblad* verscheen op 13 februari 1870 een mededeling van de staatsspoorwegen dat de abonnementen vanaf 15 februari te koop zouden zijn in de stations. De 'weekcoupon' werd enkel uitgereikt aan arbeiders. De arbeider moest twee documenten voorleggen bij de aanvraag: een bewijs van residentie, uitgereikt door de burgemeester, en een bewijs van de werkgever van tewerkstelling als handarbeider. Een spoorwegbediende werd uitgestuurd naar de fabriek om met eigen ogen vast te stellen dat de verklaringen klopten. Bij valse documenten was de stationschef namelijk persoonlijk aansprakelijk voor de door de staat gederfde inkomsten. Deze controle was niet overbodig, bij kleine ondernemingen gebeurde het wel eens dat de bedrijfsleider zich liet doorgaan voor een arbeider om van het goedkope tarief te genieten.¹⁰

Het jaar daarop werd beslist om het regime van gunsttarieven voor studenten en arbeiders uit te breiden tot alle passagiers. Het besluit van 18 september 1871

voerde retourtickets in en algemene abonnementen voor drie, zes of twaalf maanden. Er werd geen geheim van gemaakt dat de tariefhervormingen er gekomen waren door de toenemende concurrentie onder de spoorwegmaatschappijen. Later kwamen er ook nog toeristenabonnementen voor vijf of vijftien dagen, geldig op het hele net van de aangesloten spoorwegmaatschappijen.¹¹

De arbeidersabonnementen waren niet onmiddellijk een overrompend succes. In het eerste jaar werden er amper veertienduizend uitgereikt. Dat aantal vertienvoudigde in de volgende vier jaar, maar al bij al bleef dat toch een laag cijfer. In 1879 begonnen de goedkope weekabonnementen vrij plots aan een steile groei, die hun aantal in 1889 over het miljoen tilde. Maar het was vooral in de jaren 1890 dat de arbeidersabonnementen een maatschappelijk fenomeen werden: het aantal uitgereikte abonnementen steeg in dat decennium van 1 miljoen naar 4,5 miljoen. En de groei bleef duren, in 1906 werden er al meer dan zes miljoen arbeidersabonnementen uitgereikt. Doordat het hoogtepunt van de groei rond 1896 samenviel met het bewind van minister van Spoorwegen Jules Vandenpeereboom werd later vaak ten onrechte gedacht dat die laatste de stichter was van de werkmanstreinen.¹²

Het toepassingsgebied van de arbeidersabonnementen werd in de loop der jaren alsmaar uitgebreid. In het oorspronkelijke besluit van 1869 was de maximale afstand die met het goedkope weekabonnement kon worden afgelegd beperkt tot 25 km enkel. Dit werd uitgebreid tot uiteindelijk 100 km. Daardoor konden fabrieken in pakweg Brussel of Charleroi voortaan arbeiders rekruteren in nagenoeg het hele land, maar of zulke lange treinreizen de gezondheid van de pendelende arbeider ten goede kwamen, was zeer de vraag. Vanaf 1877 konden ook arbeiders uit de publieke sector zich een goedkoop weekabonnement aanschaffen en vanaf 1887 waren er ook weekabonnementen beschikbaar voor zeven retourreizen per week, ten behoeve van de zware metaalindustrie waar de hoogovens nooit werden stilgelegd.

Misschien wel de belangrijkste uitbreiding kwam er onder minister Vandenpeereboom in 1896: voortaan werden er ook weekabonnementen uitgereikt voor één reis heen en één reis terug per week. Dat waren de weekarbeiders, die 's maandags vroeg in het holst van de nacht vertrokken en pas vrijdagnacht laat terugkeerden naar huis. Het potentieel van deze categorie was enorm, voor de weekarbeiders gold het bezwaar van de te lange afstand niet meer, zodat de Belgische arbeidsmarkt veranderde van een regionale in een nationale markt. In 1908 werden er meer dan een miljoen van deze categorie arbeidersabonnementen uitgereikt, goed voor een vijfde van het totaal.

Van heuse arbeiderstreinen, in de betekenis van aparte treinen die enkel voor arbeiders bestemd waren, was er tegen dan niet altijd sprake meer. In de eerste jaren was dat wel zo geweest, maar al snel werden arbeidersabonnementen ook toegelaten in de gewone derdeklassewagons, zeker op die trajecten waar hun aantal te klein was om een afzonderlijke trein samen te stellen. Maar de contacten tussen fatsoenlijke burgers en ruwe arbeiders leidden tot een stroom van klachten over het agressieve en aanstootgevende gedrag van de laatsten: 'Deze willen voor hun zes centen, behalve het vervoer, het recht hebben gedurende een uur lang

tabak in uw gezicht te mogen blazen; uwe schoenen vol te spuwen; de ongehoordste smeerlapperijen te zingen; heel vrijpostig te mogen praten; de vensters dicht te houden als gij verstikt van de rookwalmen en ze langs beide zijden open te zetten als gij verkoud zijt; als afwisseling scheten te laten en u te dwingen zulks grappig te vinden; en u af te slaan als gij u niet met bovenstaande punten kunt vereenigen.’ Aldus een boze lezersbrief in *Vooruit* in 1905. Dat bracht de spoorwegadministratie ertoe om de werklieden de toegang te ontzeggen tot de gewone compartimenten en hen te verwijzen naar afzonderlijke wagons, meestal oude, afgedankte derdeklassewagons.

Niettegenstaande het feit dat werkmanstreinen al bekend waren in 1869, was België met de organisatie van een algemeen, nationaal systeem van arbeidersabonnementen een internationale pionier. Pas veel later werd het Belgische voorbeeld gevolgd door Groot-Brittannië, met de *Cheap Trains Act* van 1883, en door Frankrijk in 1884. Op het Duitse spoorwegennet werd een vierde klasse gecreëerd, die ongeveer dezelfde functie had als de goedkope weekabonnementen. Maar ook dan bleef de Belgische casus uniek op internationaal vlak: in geen enkel land was het effect van de arbeiderstarieven zo massaal en diepgaand als in het kleine, dichtbevolkte, zwaar geïndustrialiseerde en hyperkapitalistische België.¹³

Analyse van de arbeidersabonnementen

Het succes van de arbeidersabonnementen was zo massaal, een sociaal fenomeen van de eerste orde, dat het de aandacht trok van het Brusselse Instituut de Sociologie, onder leiding van Emile Waxweiler. Een van diens medewerkers, Ernest Mahaim, werd belast met een onderzoek naar dit nochtans vanuit academische ooghoek eerder nederige verschijnsel.

Mahaim deed zijn werk grondig en publiceerde in 1910 een lijvige studie, voorzien van een groot aantal tabellen en kaarten. De socioloog had er werk van gemaakt en zich niet beperkt tot de studie van de beperkte hoeveelheid beschikbare officiële statistieken. Hij had de medewerking gevraagd en gekregen van de administratie. Hij had duizenden gegevens laten opvragen in de lokale treinstations, bevragingen van passagiers laten houden en ambtenaren van het ministerie enorme hoeveelheden onderzoeksgegevens laten verwerken. Intussen deed hij zelf veldonderzoek en had aan de uitgangen van de stations de pendelaars ondervraagd en een groot aantal huisbezoeken afgelegd. Ten slotte had hij van een aantal grootbedrijven, zoals het metaalbedrijf Cockerill en een aantal mijnen, verkregen dat ze gegevens over hun werknemers zouden bijhouden en aan hem bezorgen. In wat volgt overlopen we enkele van Mahaims bevindingen.¹⁴

Het succes van het arbeidersabonnement was zo groot dat de Belgische spoorwegen bijna evenveel arbeiders-pendelaars vervoerden als alle andere passagiers samen. In 1908 waren meer dan 40 procent van alle treinreizigers in het bezit van een arbeidersabonnement, gemiddeld bijna 200.000 per dag, een waar arbeidersleger dat elke dag opnieuw inscheepte in de 1200 stations van het Belgische spoorwegennet.¹⁵

Opmerkelijk was het lage gemiddelde aan weekabonnementen per jaar per arbeider. Slechts een kleine minderheid, amper één procent, gebruikte het hele jaar door een abonnement. De meerderheid gebruikte het weekabonnement slechts vijf keer of minder per jaar. Hierover aangesproken door Mahaim waren de stationsbedienden niet verbaasd. Ze gaven vier redenen op waarom het gebruik van het abonnement zo onregelmatig was:

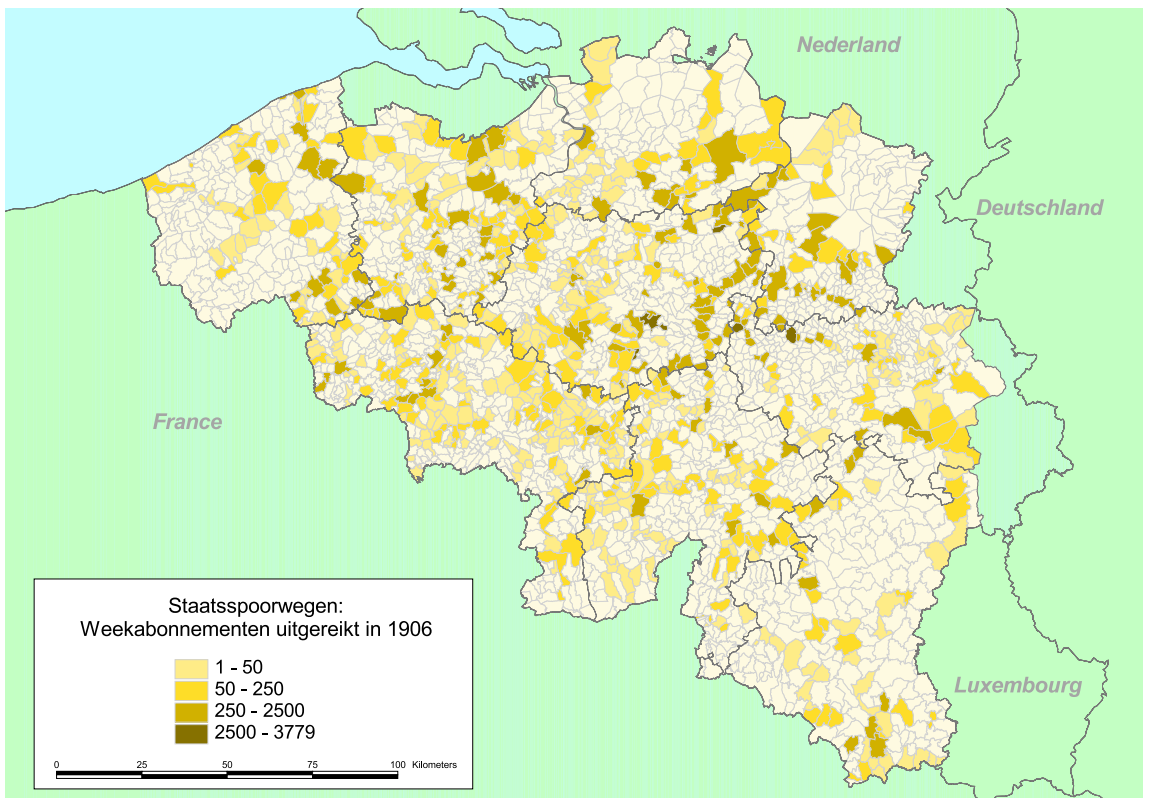
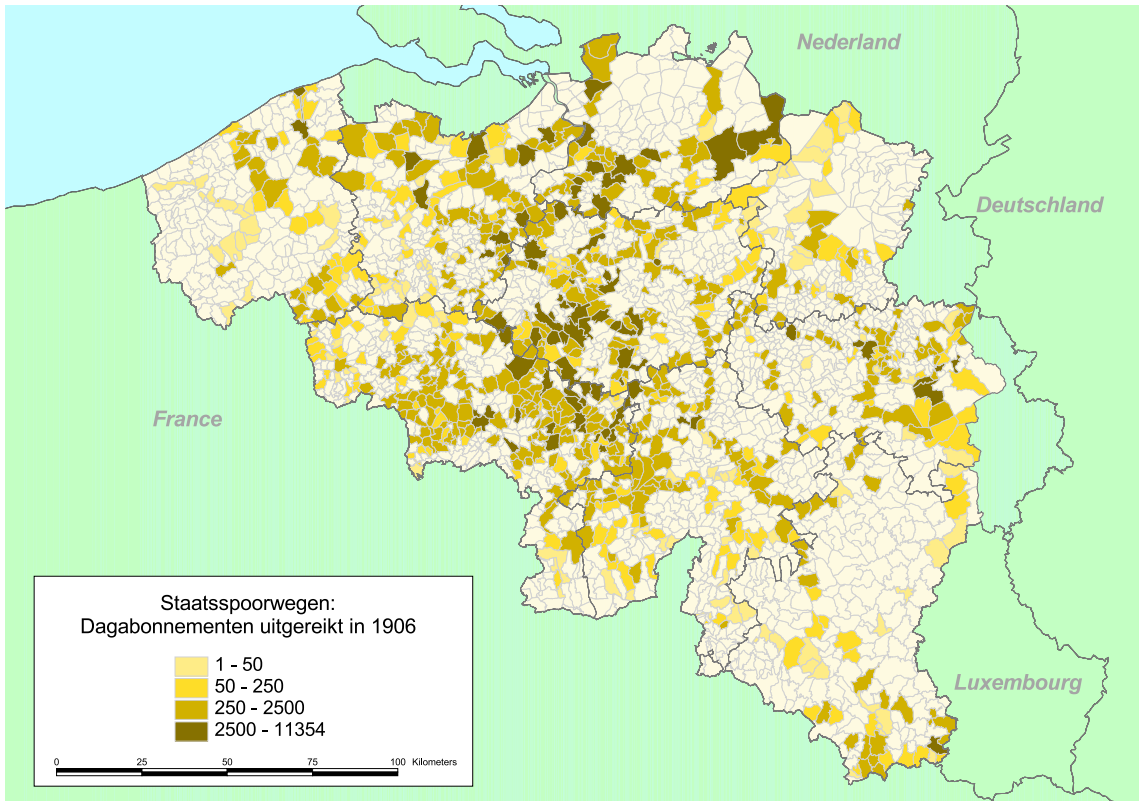
- Zeer vaak namen werkloze arbeiders eenmalig of enkele keren een abonnement om werk te gaan zoeken in de stad.
- Bouwvakkers gebruikten het abonnement tijdelijk als ze naar een werf buiten de gemeente werden gestuurd.
- Onder de arbeiders waren er nogal wat *misérables* die dikwijls werden ontslagen of zelf naar een ander werk trokken.
- Maar ook goede arbeiders hadden perioden van werkloosheid, soms door ziekte, soms vrijwillig als er thuis feestelijkheden waren of als er op het land genoeg werk was.

Op basis van deze vaststellingen berekende Mahaim dat meer dan 300.000 personen, ongeveer een kwart van de Belgische industriearbeiders, in 1908 gebruik hadden gemaakt van het goedkope treinabonnement.¹⁶

Van een volwaardige pendelaarscultuur was dus nog geen sprake. Eerder kan gesteld worden dat het arbeidersabonnement in deze periode fungeerde als een voorportaal voor de arbeidsmigratie. De grootste groep gebruikers waren arbeiders die in de stad een aantal dagen de fabrieken gingen aflopen om een job te vinden. Slechts een kleine minderheid gebruikte het abonnement continu voor het dagelijkse werkverkeer, de overgrote meerderheid van de weekcoupons werd gebruikt voor occasionele verplaatsingen.

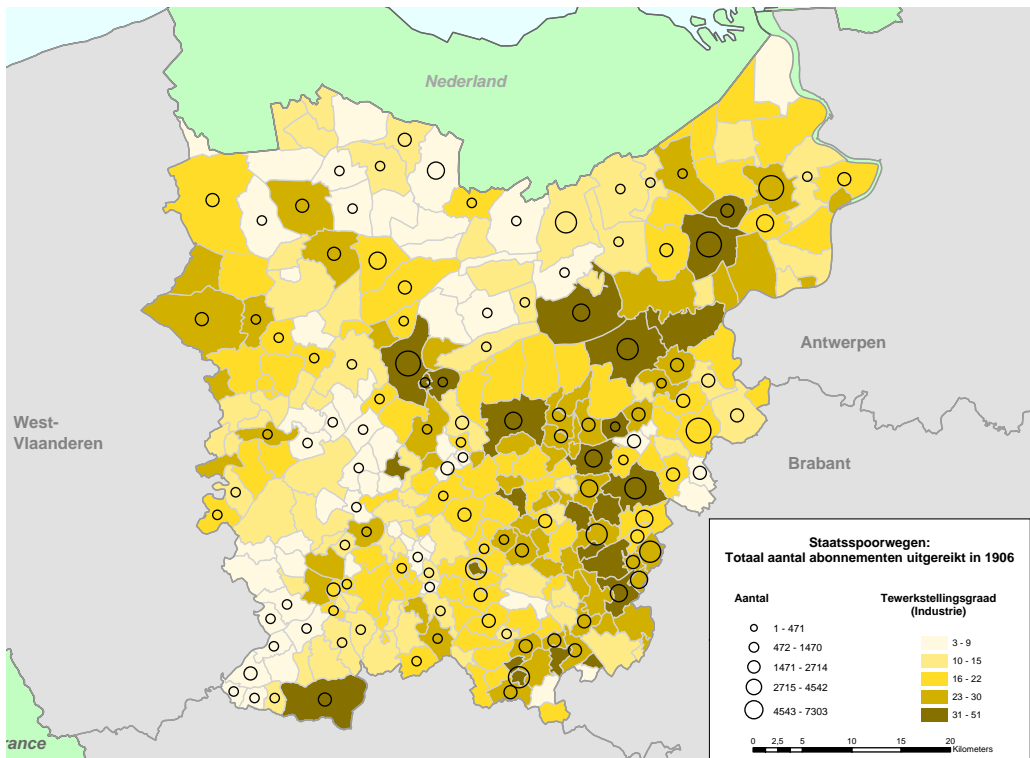
Opmerkelijk daarbij was dat er geen seizoensschommelingen waar te nemen vielen, de hoeveelheid uitgereikte abonnementen bleef het hele jaar door min of meer stabiel. Fenomenen als seizoensarbeid tijdens de oogstperiode, schoolvakanties of de winterstop in de bouwnijverheid lieten zich niet aflezen uit de statistieken. Het was wel duidelijk dat in jaren van economische crisis en afname van de industriële activiteit het aantal uitgereikte abonnementen daalde. De hoeveelheid pendelende arbeiders was zo groot geworden ten opzichte van het bevolkingsaantal dat ze de macro-economische fluctuaties weerspiegelden.¹⁷

De gemiddelde afstand van de verplaatsing was 15 à 20 km. Blijkbaar werd deze afstand te groot gevonden om dagelijks met de fiets heen en weer af te leggen, hoewel op dat ogenblik praktische en betaalbare fietsen voor arbeiders voorhanden waren. Voor afstanden kleiner dan 5 km werd in sommige gevallen de voorkeur gegeven aan een abonnement enkele reis, de terugtocht werd dan te voet afgelegd. Enkel handarbeiders kwamen in aanmerking voor een abonnement, een groep arbeiders die spaarzaam moest omspringen met fysieke energie. Lange fietsritten of voettochten 's morgens om op het werk te geraken zouden te veel kracht verbruiken om het einde van de werkdag te kunnen halen. In deze periode was beschikbare lichamelijke energie een factor waar noodgedwongen rekening mee moest gehouden worden bij de keuze van het vervoermiddel.



Deze kaarten illustreren de geografische spreiding van de arbeiderspendel in 1906. Ze tonen de gemeenten die een station hadden waar arbeidersabonnementen werden uitgereikt, respectievelijk abonnementen voor vijf à zeven verplaatsingen per week (dagabonnement) en voor één verplaatsing per week (weekabonnement). De trajecten van de spoorlijnen zijn goed herkenbaar, evenals de aantrekkingskracht van Brussel en de Waalse mijnen. Merkwaardig genoeg is er relatief weinig verschil tussen de spreiding van dagabonnementen en die van weekabonnementen. Zoals ook blijkt uit de getuigenissen in het artikel werd een weekverblijf soms gebruikt als afwisseling op de dagelijkse pendel.

Op de kaart van Oost-Vlaanderen wordt de correlatie getoond tussen het gebruik van de arbeidersabonnementen en de industriële tewerkstellingsgraad. In gemeenten met weinig industrie werden ook weinig abonnementen verkocht. Het gevreesde effect van een leeggezogen platteland komt niet naar voren. Daarentegen blijkt dat arbeiders uit of dicht bij gemeenten met een industriële traditie gemakkelijker de stap zetten naar de treinpendel.



Bron: Ernest MAHAIM, *Les abonnements d'ouvriers sur les lignes de chemins de fer belges et leurs effets sociaux*, Brussel: Misch & Thorn, 1910, statistische bijlage achteraan.

Voor de aanmaak van de cartografische illustraties werd gebruik gemaakt van datasets ter beschikking gesteld door HISSTAT, de centrale gegevensbank van statistieken uit de 19e en 20e eeuw beschikbaar op lokaal niveau, onder leiding van Eric Vanhoute (UGent). Dank ook aan het team van HISGIS dat de datasets omzette in kaarten.

<http://www.hisstat.be>
<http://www.hisgis.be>

Ook de hoeveelheid tijd die aan de treinreis besteed werd, was van belang. In 1908 hoefde een rit van een kleine 20 km in principe niet langer dan een uurtje te duren. Maar in de praktijk moest er op zeer veel plaatsen gestopt worden om arbeiders te laten opstappen. En ook 's avonds duurde het vaak zeer lang eer de arbeiderstrein kon vertrekken, door de lange en onregelmatige arbeidsduur. Vaak zagen patrouns zich genoodzaakt om personeel wat vroeger te laten vertrekken om de trein te halen. Voor verplaatsingen van 50 km of meer werd vaak gebruik gemaakt van een goedkoop ticket waarmee op maandag vertrokken werd en op vrijdag teruggekeerd.¹⁸

Landelijke treinstations werkten als magneten tegenover de omliggende plattelandsgemeenten, trokken goedkope arbeidskrachten weg en voerden hen naar stedelijke regio's. De meeste steden trokken pendelaars aan, met als grote uitzondering de stad Gent, waar de arbeidsmarkt verzadigd leek. Brussel stak er met kop en schouders bovenuit en trok arbeiders aan uit het hele land. De Brabantse gemeenten rond Brussel, vooral de streek van Nijvel, leverden in verhouding het meeste dagelijkse pendelaars op.

Het meest opvallende aan de ruimtelijke spreiding van de goedkope arbeidersabonnementen was de algemeenheid ervan. Door de fijnmazigheid van de spoornetwerken was er geen enkele streek in het land waar de abonnementen niet waren doorgedrongen. Van werkelijk overal in het land vertrokken arbeiders met de trein naar het werk: van de 1206 Belgische treinstations in 1908 waren er niet minder dan 1128 waar arbeidersabonnementen werden uitgereikt.¹⁹

Twee beroepsgroepen staken er bovenuit: de fabrieksarbeiders en de bouwvakkers, elk goed voor iets minder dan een derde van de pendelende arbeiders. Ongeveer een op de tien waren mijnwerkers, en arbeiders van de publieke sector vertegenwoordigden nog eens een tiende.²⁰

Oproer te Jette

Het massale succes van de arbeidersabonnementen en de verregaande effecten ervan op de Belgische arbeidsmarkt zorgden rond de eeuwwisseling voor politieke nervositeit. De werkmansstreinen waren dertig jaar eerder opgericht door een liberale minister, ten behoeve van de grootstedelijke industrie. Maar aan de andere kant van het economische spectrum, bij de landbouwbedrijven op het platteland, zorgden ze voor economische ravages. De arbeiders op het platteland trokken met honderdduizenden naar de fabrieken in de stad, wat voor schaarste zorgde op de landelijke arbeidsmarkt en de plattelandslonen zwaar onder druk zette. Daar waren de katholieken, die hun achterban voornamelijk op het agrarische platteland hadden, niet onverdeeld gelukkig mee.

Op het Landbouwcongres van Namen in 1901 werden de werkmansstreinen op scherpe wijze veroordeeld. Met staatssteun werden de arbeiders weggevoerd van het platteland naar de industrie in de steden, *à perte* voor de agrarische economie, waardoor het economische evenwicht diepgaand werd verstoord.²¹ Hoewel de katholieke regering niet direct durfde of wilde optreden tegen de arbeidersabon-

nementen, was het toch opvallend hoe er in deze jaren ergernis ontstond over een aantal regeringsmaatregelen die het leven van de pendelende arbeiders op allerlei wijzen verzuurden.

In juli 1901 richtte Prosper Van Langendonck een interpellatie tot de katholieke minister van Spoorwegen Julien Liebaert. Het socialistische Kamerlid, dat zijn kennis van de moderne transportmiddelen al eerder demonstreerde als auteur van de populaire klucht *Een huwelijk per velo* (1894), klaagde een bureaucratische wantoestand aan bij de uitreiking van de arbeidersabonnementen. Een arbeider die bij een fabriek in de stad een job kreeg, moest op het thuisfront soms tot zes dagen wachten tot het plaatselijke station de weekcoupon uitreikte. Tegen dan was de plaats in de fabriek natuurlijk al lang aan iemand anders toegewezen. Dat was op zich een lichte kwestie, maar minister Liebaert wees de vraag op bijzonder hooghartige wijze af. Volgens hem waren de sterk verlaagde tarieven een gunst verleend aan de arbeidersbevolking, en moest die zich niet ondankbaar tonen en het geschenk bekritisieren. Ondanks de verontwaardigde reacties van de socialistische fractie bleef de minister voet bij stuk houden.

De ergernissen bleven zich de volgende jaren opstapelen en in 1905 kwam het in Jette tot een uitbarsting. De regering voerde al enige tijd een beleid om enkele grote stations 'werkmansvrij' te krijgen. Zo was het pas verbouwde en fraaie Brusselse Noordstation in principe toegankelijk voor iedereen, maar een passagier met een arbeidersabonnement mocht het station enkel betreden tussen 8 en 16.20 uur en na 20 uur 's avonds. Aangezien de fabrieken in Brussel allemaal begonnen ruim voor 8 uur en er pas ten vroegste om 16 uur mee ophielden, kwam dat neer op een toegangsverbod voor arbeiders. Een kilometer verderop, op het terrein van Tour & Taxis, was een nieuw treinstation geopend. De grote aantallen werklieden-treinreizigers moesten zich voortaan maar daarheen begeven.²²

Daarna was Jette aan de beurt. Op vrijdag 10 november 1905 werd een affiche uitgehangen in het station van Jette: een aantal treinen zouden vanaf maandag niet langer toegankelijk zijn voor passagiers met arbeidersabonnementen. Niettemin kwamen zoals elke dag op maandag 13 november vanaf 17 uur meer dan tweeduizend werklieden opdagen aan de ingang van het station. Door de nieuwe maatregelen zagen de arbeiders, uitgeput na een twaalf uur lange zware werkdag, hun lange terugrit naar huis verlengd met uren of zelfs onmogelijk gemaakt. Oproer brak uit. In het gedrum en gewring dat volgde, werden vijf politiemannen die de arbeiders probeerden tegen te houden, omvergelopen. Het glazen dak boven de ingang sneuvelde en een regen van stenen vernielde 67 grote stationsramen terwijl de moegewerkte arbeiders de treinen bestormden. De rijkswacht werd opgetrommeld, maar toen die een half uurtje later aan het station verscheen, was het al voorbij, de meeste arbeiders zaten al ergens op een trein – al dan niet voor hen bestemd – op weg naar huis.²³

De volgende dag riep socialistisch voorman Emile Vandervelde in de Kamer minister Liebaert tot de orde. Hij vroeg de minister om te reageren op de gebeurtenissen in Jette van de avond ervoor, omdat hij voor de komende avond opnieuw oproer vreesde. De minister weigerde, ondanks stevig aandringen van onder meer

ook priester Daens, en verweet zijn tegenstanders aan volksopruierij te doen. Voor de socialisten was de gelegenheid te mooi om te laten voorbijgaan en de tweede avond na het oproer, terwijl de werklieden 's avonds afzakten naar de enkele treinen waar ze wel nog op mochten, werden er in twee zalen in Jette meetings georganiseerd over de incidenten met de werkmansstreinen. Volgens *Vooruit* waren er meer dan duizend aanwezigen. Er werden voor de volgende dagen en weken nog meer meetings gepland, en een interpellatie in het parlement. Maar minister Liebaert bond in. 's Vrijdags, precies een week na het instellen van de beperkende maatregelen, werden alle betrokken treinen opnieuw toegankelijk gemaakt voor de arbeiders, en om zeker te zijn dat er geen nieuw oproer zou komen, werden nog een aantal bijkomende treinen ingezet.²⁴

Deze conflicten illustreerden hoe zich rond de arbeidersmobiliteit in deze periode een nieuwe vorm van moderniteit begon uit te kristalliseren. Aanvankelijk bedoeld als een bijzondere vorm van vervoer van arbeiders naar de fabrieken, inderdaad nog het best vergelijkbaar met het bijzondere vervoer van slachtvee naar de veemarkten, evolueerden de arbeidersabonnementen langzaam maar zeker naar een algemene vorm van vervoer, een democratische soort van mobiliteit in een nieuwe industriële moderniteit. Hoezeer de betere klassen hier ook een afkeer van hadden, de arbeiders namen steeds meer een eigen plaats in in de burgerlijke kathedraal die de treinstations ooit waren geweest. Hun massale utilitaire woonwerkverkeer werd de norm en verdrong het elegante beeld van de burger die voor zaken of voor recreatieve activiteiten met de trein reisde. En omgekeerd beschouwden de pendelende arbeiders zichzelf hoe langer hoe meer als gewone passagiers, die voor het geld van hun weekcoupon recht hadden op mobiliteit, onder dezelfde voorwaarden als de 'gewone' treinreizigers. Daarom weigerden arbeiders beperkingen in de toegankelijkheid van stations en treinen en eisten ze voldoende ruimte in de wachtzalen en de treincompartimenten, een ticketbedeling zonder betuttelende controles en moderne, propere wagons. Waarom hadden stations die vijfhonderd weekcoupons uitreikten een wachtzaal waar nog geen twintig man in kon? De arbeiders – en alleen zij – moesten in afwachting van hun trein buiten wachten of langs de straten gaan zwerven, om uiteindelijk van de kou in een café te vluchten. Waarom mochten arbeiders geen pakjes of bagage meenemen en onderweg niet afstappen, zoals gewone geabonneerden? Zeker niet omwille van de 'gunst van de lage tarieven', de socialisten hadden al lang uitgerekend dat de kilometerprijs bij een gewoon jaarabonnement eigenlijk nog lager lag dan bij de weekcoupon van de arbeiders. Alleen, een jaarabonnement moest op voorhand betaald worden en een arbeider kon die som niet opbrengen. Zo kochten de rijken zich privileges, terwijl de armen het gelag betaalden.

Voor de werkmens of voor de patron?

De oorspronkelijke wet van 1865, die aan de regering de mogelijkheid gaf om de treintarieven voor passagiers te hervormen, had er geen doekjes om gewonden. Het aanbieden van goedkope tarieven aan arbeiders werd in het Kamerrapport uitdruk-

kelijk als een van de eerste mogelijkheden genoemd, opdat de werkende klasse van het platteland zijn arbeid zou kunnen aanbieden aan de industriële centra van het land. In een bijzinnetje werd er snel aan toegevoegd *avec profit pour elles* maar verder bleek uit niets dat de wetgever zich liet leiden door humanitaire motieven.

Dat arbeidersabonnementen aan het industriële kapitaal baat zouden brengen, was evident, zo iets ook toegeven van op het parlementaire spreekgestoelte al iets minder. Politiek beleid heeft nood aan een legitimerend discours dat de particuliere belangen overstijgt en het algemeen welzijn benadrukt. Dat was precies wat Joseph Kervijn de Lettenhove aanreikte toen hij in 1869 op het einde van een lange parlementaire speech de minister opriep om werkmanstreinen te laten rijden. Het Kamerlid had louter humanitaire motieven voor ogen, de werkmensen die naar de grote stad gingen werken, moesten de kans krijgen om een eigen huisje te bezitten op de buiten: 'Waar ze op hun eigen kunnen zijn, waar ze het zelfrespect kunnen tonen dat gepaard gaat met een leven in zelfstandigheid, waar properheid – koket zelfs in zijn eenvoudigste vorm – de ordelijkheid en spaarzaamheid van het huishouden weerspiegelt, waar de werkmens het geluk kan ervaren van wat de Engelsen *home* noemen.' Dat werd in dank aanvaard, de liberale minister van Spoorwegen Alexandre Jamar struikelde bijna over zijn woorden in zijn haast om uit te leggen hoezeer hij het wel eens was met het conservatieve katholieke oppositielid.²⁵

Met zoveel humanitair idealisme moesten de socialisten eens goed lachen. Emile Vandervelde wond er geen doekjes om toen hij in zijn *L'exode rural* in 1903 een hoofdstuk wijdde aan de werkmanstreinen: in de jaren 1860 was de economie in volle expansie en waren de vakbonden in opmars, de industriebazen waren op zoek naar goedkope handenarbeid en hadden aan de regering gevraagd om op alle spoorlijnen werkmanstreinen te laten rijden met extreem gereduceerde tarieven op de openings- en sluitingsuren van de industriebedrijven. En de regering had dat gedaan, zodat de kapitalisten met staatssteun de lonen konden drukken en de vakbonden buitenspel zetten. Als Vandervelde al oog had voor de humanitaire aspecten van de arbeidersabonnementen, dan was het vooral voor het menselijke leed dat het in beweging brengen van zovele kleine lieden met zich meebracht: 'Deze mensen, ontworteld uit hun geboortegrond, verjaagd van het vlakke land door de landbouwcrisis, opgeëist door kazerne, winkel en fabriek, verblind door het stralende licht van de Stad, als zeevogels die, eenmaal de avond gevallen, verloren vliegen onder het schijnsel van een straatlamp.'²⁶

Dat was dan weer stevig tegen de schenen van Ernest Mahaim, die in een reactie op Vanderveldes betoog beklemtoonde dat hij niet geloofde dat de abonnementen er gekomen waren onder druk van de industrie of om de vakbonden tegen te werken. Volgens Mahaim was de motivatie geweest om de arbeider te onttrekken aan de morele, hygiënische, materiële en sociale gevaren van een verlengd verblijf in de stad. De liberaal gezinde socioloog had in zijn onderzoek geen verwijzing gevonden naar een industriële motivatie en geen spoor van inmenging of druk vanuit de industrie. En zeg nu zelf, als zo een vraag vanuit de industrie had bestaan, dan zou dat toch zeker ergens vermeld zijn geworden ...²⁷

Bovendien hadden kapitalisten helemaal niet graag pendelende arbeiders. Ze hadden veel liever een gordel van arbeidershuisjes rond de fabriek, die de arbeiders stevig aan de fabriek bond, terwijl een pendelende arbeider altijd naar de concurrentie kon stappen.²⁸

Toch lagen de zaken enigszins complexer dan het zwart-witbeeld dat uit dit gekibbel naar voren kwam. Ernest Mahaim was te veel wetenschapper om dit te verhullen en vermeldde ruiterlijk dat uit zijn analyse bleek dat dankzij de arbeidersabonnementen de lonen in België veel lager lagen dan in de buurlanden, ja, zelfs nagenoeg op het niveau van een primitieve Chinese arbeider! Door de concurrentie op de arbeidsmarkt was het veel moeilijker geworden om te staken en loonsverhogingen af te dwingen. Bovendien hadden de werkmanstreinen de opmars van de vakbonden vertraagd, het was nu eenmaal veel moeilijker om vat te krijgen op de concurrenten die uit den vreemde werden aangevoerd. Anderzijds, precies dankzij de dagelijkse contacten op de treinen was in Geraardsbergen een afdeling van de mijnwerkersvakbond ontstaan. Het was een onverwacht gevolg van de arbeidersabonnementen. De gestegen vervoersmogelijkheden zouden in de toekomst de vorming van nationale vakbonden mogelijk maken: langs de treinen verspreidde de propaganda zich als een olievlek over het hele land.²⁹

Deze complexiteit was ook Emile Vandervelde niet ontgaan. De werkmanstreinen waren oorspronkelijk bedoeld om arbeiders van het platteland naar de stad te brengen, om de vakbonden in de steden een stok in de wielen te steken en om aan de industriebazen gewillige en gehoorzame arbeidskrachten te bezorgen. Maar de arbeiders leerden elkaar kennen en na verloop van tijd keerde het proces om: de pendelende arbeiders werden in hun dorpen de belangrijkste distributiekanaalen van de ideeën uit de grote stad, zij waren het die het socialisme alomtegenwoordig maakten in het land. Toch was Vandervelde niet erg enthousiast. De ideeën die uitgewisseld werden, bleven erg oppervlakkig en voor het overige nam de pendelende arbeider niets op van de hem omringende stedelijke cultuur en beschaving. Bovendien ondergingen de vrouwen en gezinnen die achterbleven in het dorp nog veel sterker de invloed van de pastoor. De stedelijke intellectueel Vandervelde bleef de voorkeur geven aan de emanciperende invloed van de vrijgevochten stadscultuur, waar de contrasten tussen de klassen veel scherper tot uiting kwamen en het revolutionaire potentieel groter was.³⁰

Dat alles belette niet dat de werkmanstreinen een eigen plaats waren gaan bekleeden in het leven van de arbeiders en dat zij het lot van vele arbeiders wel degelijk aanzienlijk hadden verbeterd. Vlaamse arbeiders die thuis 1,5 frank per dag zouden verdienen, kwamen naar Charleroi en kregen daar 3,5 frank. Zo kon de arbeider blijven wonen op het platteland en toch hoge stadslonen verdienen. Tegelijk werd er druk gezet op de rurale arbeidsmarkt zodat de lonen stegen van de landarbeiders die niet waren gaan pendelen. De socialisten waren dan ook op enigszins opportunistische wijze voorstander van de goedkope arbeidersabonnementen: het potentieel was groter dan de bedreiging. Dreigend was de concurrentie op de arbeidsmarkt ten voordele van de kapitalisten, maar diezelfde concurrentie was dan weer voordelig voor de agrarische arbeider, en voor de rest was het aan de socialisten om alle

arbeiders, zowel de pendelende als de lokale, onder één vlag te krijgen om weerstand te bieden aan de loondruk. Er waren potentiële kansen voor de eenvoudige werkmens die zijn inkomen kon verbeteren, en voor de socialistische beweging zelf wiens gedachtegoed nu tot in de allerkleinste gehuchten werd uitgedragen.

De voorstedelijke conditie

De goedkope arbeidersabonnementen hadden als effect dat in de erg concurrentiegevoelige sector van de ongeschoolde arbeid het land werd opengetrokken tot een enkele, grote arbeidsmarkt. Evenzeer onttrokken de abonnementen mankracht aan de landbouw: 'Boeren uit Vlaanderen, uit Brabant, uit de Haspengouw, uit de Kempen, ze waren geboren voor het werk op de velden, en zie nu hoe de werkmansstrein hen ver weg voert, om vaalbleek te worden diep in de mijnschachten, om te roosteren op het vuur van de hoogovens, om de kasseien, de terrassen en de gebouwen van de grote steden te besprenkelen met hun zweet.'³¹

Hier hadden de abonnementen in sterke mate een marktverbredende functie. Grootbedrijven konden dankzij het fijn vertakte spoorwegennet en de lage tarieven van de arbeidersabonnementen rekruteren in het hele land. Cockerill in het Luikse trok in 1908 zelfs uit Oostende en Essen pendelende arbeiders aan. Slechts 55 procent van de arbeiders die in de vestiging in Seraing werkten, woonden daar ook, een op de vijf beschikte over een treinabonnement. Tien procent waren, in de woorden van Mahaim, 'halfontwortelden': zij arriveerden de maandagochtend met de trein in Seraing en trokken op vrijdagavond opnieuw naar huis.³²

Maar ook de andere kant kon van het systeem beter worden. De goedkope arbeidersabonnementen boden keuze van tewerkstelling aan arbeiders, lieten hen toe om in perioden van crisis tijdelijk elders naar beter betaald werk te zoeken. Zoals een Luikse mijndirecteur het uitdrukte, na het fenomeen zo vele malen in werking te hebben gezien: lage lonen op de buiten, toevloed van Kempense arbeiders; de lonen in de landbouw stijgen weer, nijpend tekort aan mijnwerkers.³³ Ook in dit opzicht hadden de abonnementen een verzachtend effect, ze lieten de arbeiders toe om tijdelijke oplossingen voor crisisperioden te zoeken, zonder onmiddellijk tot migratie naar de steden te worden gedwongen.

Natuurlijk, de keerzijde was het effect op de gezondheid. Naarmate de afgelegde afstanden groter waren, werd de vermoeiende reistijd langer en verkortte de beschikbare tijd om te slapen en te recupereren. In de Senaat klaagde de liberaal Goblet d'Alviella in 1903 nogmaals de onmenselijke toestanden aan die de forensen op de lange afstand dagelijks meemaakten. Om 4 uur 's ochtends rolden ze van hun slaapplek. Met machinale stap en de blik op oneindig maalden ze de kilometers af, door duisternis en ontij, naar het dichtstbijzijnde station. Daar propten ze zich in wagons bijeen om na een lange reis tot bij een mijn of een fabriek te geraken, waarin ze tot 's avonds laat werden opgesloten. Vervolgens, dezelfde weg terug, thuis aankomen laat in de avond, snel wat avondeten binnenspielen en uitgeput onderuitzakken op het bed, met hun werkkleren nog aan, om enkele

luttele uren later alles te herbeginnen, zonder kans op verstrooiing, zonder enige uitweg uit dat leven dan de zondagse alcoholvergiftiging in het café. Wat bleef er over, in zulke omstandigheden, van een gezinsleven, van de noodzakelijke verpozing, van elementaire hygiënische verzorging, van enig gevoel van menselijke waardigheid?³⁴

Maar hoezeer deze verhalen van diepe menselijke ellende en miserie ook het gemoed raakten van de toehoorders, de statistieken vertelden een ander verhaal. Zeer lange reistijden waren juist zeldzaam, de uitzondering. Op het vlak van de gezondheid lieten de hogere lonen juist toe om betere voeding te kopen, en de leefomgeving op het platteland was gezonder en beter voor het gezin.

De arbeidersabonnementen hebben het effect gehad de overgang naar een moderne, industriële samenleving in België te verzachten. Bij het pendelen, anders dan bij migratie, was het glas tegelijk halfvol en halfleeg. De pendelaar werd niet ontworteld uit zijn geboortegrond, droeg niet bij tot de overbevolking in de steden en kon vooralsnog genieten van de voordelen van een goedkoop en gezond plattelandleven. Maar elke dag opnieuw werd hij de moderniteit binnengevoerd, in de grote stad, waar nieuwe vrienden, hogere lonen en een hardere, profane wereldvisie lagen te wachten. Evengoed als een verlenging van het dorpsleven, kon het arbeidersabonnement het voorspel zijn van een verhuis naar de stad, en op zichzelf was het iets van beide tegelijk.

Mahaim, die de moeite deed om veldwerk te doen en huisbezoeken af te leggen, schetste verrassende en vaak prachtige portretten van de levens van de pendelaars: 'A.W. is een mooi voorbeeld van een Vlaming, blozend, gedrongen en altijd vrolijk. We treffen hem aan, op een zondagmorgen, midden in de tuin van zijn huis in Edegem, bij Antwerpen. Hij is 28, getrouwd en vader van twee kinderen. Hij werkt al negen jaar in Antwerpen, in een gordijnenfabriek. Als voormalig landarbeider keert hij niet meer terug naar de akker. Ik vraag hem waarom hij zich niet in Antwerpen gaat vestigen. Je zou moeten zien met welke grijns – bijna misprijzend – hij de stadsmus bekijkt die hem de vraag stelt. Hij zegt dat hij hier voor 14 frank per maand kan wonen, daar zou hij in Antwerpen goud voor moeten neertellen. Dat volstaat voor hem als antwoord, en hij gaat terug naar zijn keuken, zijn armen vol met een magnifieke savooi, gigantische peren en een prachtige krop sla.'³⁵

De grote verscheidenheid in het pendelen leverde een rijk en boeiend palet op, gaande van de diepgewortelde plattelandsbewoner die enkel pendelde als de nood hem ertoe dreef of omdat het ouderlijke erf te weinig opbracht om een kinderrijk gezin te onderhouden, tot de wat modernere fabrieksarbeider, verknocht aan zijn stedelijke job, maar die de groene en goedkope dorpen en voorsteden verkoos om te wonen en een gezin groot te brengen. Het goedkope arbeidersabonnement lag op het breukvlak van twee tijdperken. Een nieuwe moderne levensstijl daagde aan de horizon: jonge gezinnen, die het wroeten in de grond beu waren en gebroken hadden met de oude landelijke levensstijl, zich naar de stad richtten voor een ander soort arbeid, technisch en industrieel, met hogere lonen; die trouwden, maar hun kindertal beperkten en een kerngezin verkozen in een eigen, afzonderlijke woning, zonder een eindeloze stoet inwonende grootouders, broers en zussen,

nonkels en tantes; die het dorp of de voorstad verkozen, niet uit heimwee naar hun geboortegrond of naar een oude, traditionele manier van leven, maar omwille van de lagere huren en een aangename, groene leefomgeving; die hun eigen voedsel teelden, maar niet op weiden en akkers zoals vroeger, een moestuintje en een kleine boomgaard volstonden.

Het ideaal van de meerderheid van de pendelaars op de werkmanstreinen zoals het uit de statistieken te voorschijn kwam, was de voorstedelijke conditie: een kleinburgerlijke moderne levensstijl, een kerngezin in een 'huisje-met-tuintje', in nieuw opgetrokken wijken in de voorstad, op minder dan twintig kilometer van de werkplek. De goedkope werkmansabonnements, mede gecreëerd voor de conservatie van een rurale levensstijl waarin de boerenbevolking zogenaamd geworteld was, leidden uiteindelijk naar een nieuwe manier van arbeiden en leven: een pendelaarsbestaan als derde weg tussen de bijna-honger dood op het platteland en de schrijnende uitbuiting in de grootstedelijke kern.

- 1 *Parlementaire Handelingen Kamer*, 05/12/1905, p. 109.
- 2 Ernest MAHAIM, *Les abonnements d'ouvriers sur les lignes de chemins de fer belges et leurs effets sociaux*, Brussel: Misch & Thron, 1910, p. 181-2.
- 3 Auguste DE WINNE, *A travers les Flandres*, Gent: Volksdrukkerij, 1902, p. 80-82; Camille HUYSMANS, Louis DE BROUCKÈRE, Louis BERTRAND, *75 années de domination bourgeoise 1830-1905*, Brussel: POB, 1905, p. 200.
- 4 Emile VANDERVELDE, *L'exode rural et le retour au champs*, Parijs: Alcan, 1903, p. 203.
- 5 Bart VAN DER HERTEN, *België onder stoom: transport en communicatie tijdens de 19de eeuw*, Leuven: Universitaire Pers Leuven, 2004, p. 355-358; *Parlementaire Documenten Kamer*, 07/03/1865, nr. 123 en 11/05/1865, nr. 165; *Parlementaire Handelingen Kamer*, 08/06/1865, p. 1119-1120; *Parlementaire Handelingen Senaat*, 26/06/1865, p. 462-465.
- 6 Koninklijk Besluit 12/09/1868. In: *Pasinomie*, 1868, p. 233-234; Koninklijk Besluit 15/10/1868, In: *Pasinomie*, 1868, p. 268.
- 7 Janet POLASKY, *Transplanting and Rooting Workers in London and Brussels: A Comparative History*. In: *Journal of Modern History*, 73(2001), p. 544; Anthony S. WOHL, *The Eternal Slum: Housing and Social Policy in Victorian London*, Londen: Edward Arnold, 1977, p. 287; Ralf ROTH & Marie-Noëlle POLINO, *The City and the Railway in Europe*, Aldershot: Ashgate Publishing, 2003, p. 253; Ernest MAHAIM, *Les abonnements [...]*, p. 5-10.
- 8 Ernest MAHAIM, *Les abonnements [...]*, p. 6-7.
- 9 *Belgisch Staatsblad*, 15/09/1869, p. 3504.
- 10 *Belgisch Staatsblad*, 13/02/1870, p. 600; MAHAIM, *Les abonnements [...]*, p. 16.
- 11 Ministerieel besluit 18/09/1871, In: *Pasinomie* 1871, p. 219-222; *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 01/1906, p. 16, 31.
- 12 Ernest MAHAIM, *Les abonnements [...]*, p. 34-35.
- 13 Emile VANDERVELDE, *L'exode rural [...]*, p. 132-138.
- 14 Eric VANHAUTE & Donald WEBER, *De einder wenkt, de horizon getemd*. In: Hendrik OLLIVIER (red.), *Met licht geschreven. Foto's uit een eeuw dagelijks leven*, Gent: Provincie Oost-Vlaanderen/AMSAB, 1994, p. 171-178; Janet POLASKY, *Een typisch Belgisch fenomeen: de werk-*

- manstreinen en hun sociaal-economische impact. In: Bart VAN DER HERTEN, Michelangelo VAN MEERTEN, Greta VERBEURGT (red.), *Sporen in België: 175 jaar spoorwegen, 75 jaar NMBS*, Leuven: Universitaire Pers Leuven, 2001, p. 322-334.
- 15** Ernest MAHAIM, *Les abonnements [...]*, p. 38.
- 16** Ernest MAHAIM, *Les abonnements [...]*, p. 46-48.
- 17** Ernest MAHAIM, *Les abonnements [...]*, p. 40.
- 18** Ernest MAHAIM, *Les abonnements [...]*, p. 49-53.
- 19** Ernest MAHAIM, *Les abonnements [...]*, p. 63.
- 20** Ernest MAHAIM, *Les abonnements [...]*, p. 103.
- 21** Ernest MAHAIM, *Les abonnements [...]*, p. 170-171.
- 22** *Parlementaire Handelingen Kamer*, 28/11/1905, p. 48.
- 23** *Parlementaire Handelingen Kamer*, 28/11/1905, p. 43; *Vooruit*, 05/11/1905, p. 1.
- 24** *Vooruit*, 18/11/1905 en 20/11/1905; *Parlementaire Handelingen Kamer*, 14/11/1905, p. 3-4 en 28/11/1905, p. 43.
- 25** *Parlementaire Handelingen Kamer*, 21/04/1869, p. 753, 22/04/1869, p. 765.
- 26** Emile VANDERVELDE, *L'exode rural [...]*, p. 131-132, 19.
- 27** Ernest MAHAIM, *Les abonnements [...]*, p. 8. Deze eenzijdig idealistische these werd later door Polasky overgenomen, die stelde dat de werkmanstreinen er waren gekomen doordat sociale hervormers streefden naar betere levensomstandigheden voor de arbeiders en dit vergeleek met het beleid inzake stadsvernieuwing, sociale woningen en tuinvijken, zowel in België als in Groot-Brittannië. Janet POLASKY, *Transplanting and Rooting [...]*.
- 28** Ernest MAHAIM, *Les abonnements [...]*, p. 162.
- 29** Ernest MAHAIM, *Les abonnements [...]*, p. 178.
- 30** Emile VANDERVELDE, *L'exode rural [...]*, p. 204-213.
- 31** Ernest MAHAIM, *Les abonnements [...]*, p. 170.
- 32** Ernest MAHAIM, *Les abonnements [...]*, p. 156-158.
- 33** Ernest MAHAIM, *Les abonnements [...]*, p. 175.
- 34** *Parlementaire Handelingen Senaat*, 22/01/1903, p. 130.
- 35** Ernest MAHAIM, *Les abonnements [...]*, p. 140.