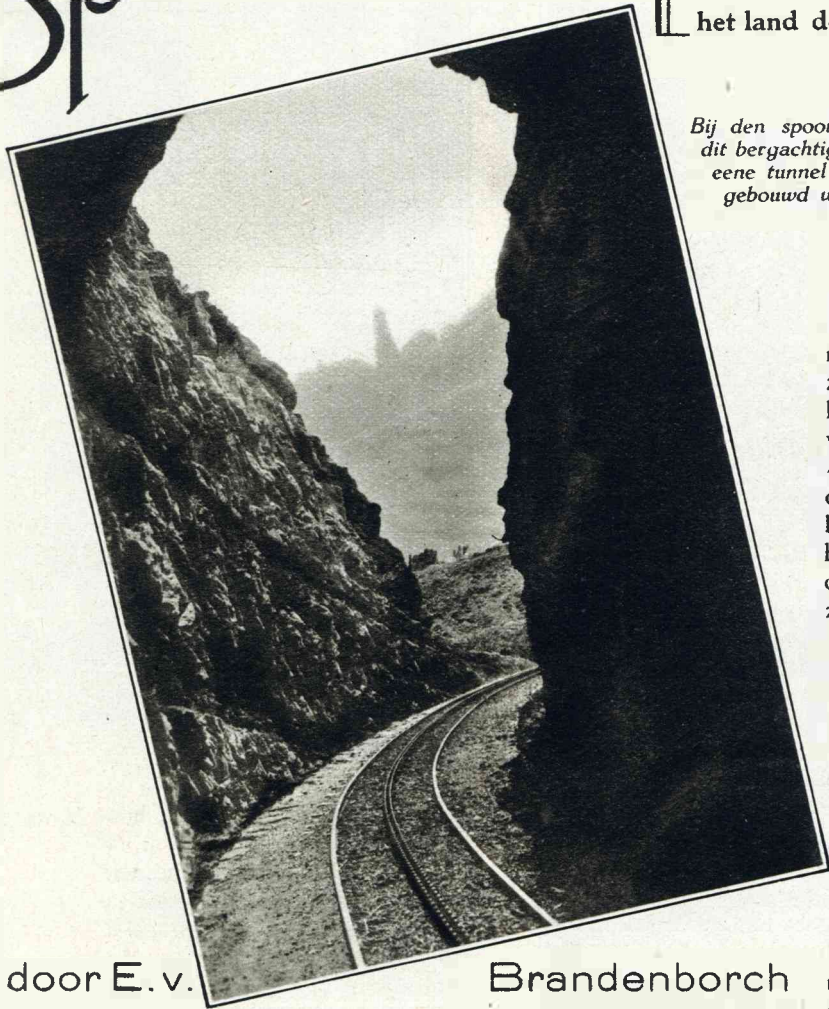


In Spaansche Treinen

[[Hoe men reist in
het land der Señores]]

Bij den spoorwegaanleg door
dit bergachtige land moest de
eene tunnel na den anderen
gebouwd worden....



door E. v.

Brandenborch

Hoe warm het kan zijn en hoe ver, dat komt men pas in Spanje te weten.

Een Spanjaard is gewend aan den langen afstand. In 't dagelijksche leven vindt hij 't al niet nodig, vandaag te voltooien, wat tot morgen kan wachten — wat zal hij zich druk maken, als hij 'n beetje ver op reis moet? Als ik toch veertien uren in den trein moet zitten, zoo redeneert hij, (zou hij tenminste redeneeren, als hij er nog over dacht) kan ik óók wel zestien, of twintig, of dertig uur voor de reis uittrekken — en of de trein opschiet of niet, wat deert het me?

Vreemdeling, als ge in Spanje reist, vat de zaken dan even goedmoedelijk op. Breng de goede burgers van koning Alfonso niet in verbazing door u over iets te verbazen; tracht nooit hun het fabelachtig begrip *haast* bij te brengen; begriip vooral, dat alles goed is zooals 't in Spanje is, en dat geen ongemak u treft, als ge niet geeft om gemak. Bedenk, dat in zoo'n groot land de reizen wel lang dureren, moeten — Sevilla—Barcelona: 1163 K.M.! — en, dat men in een land, waarvan het grootste deel niets opbrengt — waar dus over groote afstanden van goederenvervoer weinig sprake is — geen druk spoorwegverkeer onderhouden kan, willen de balansen sluiten; en dat in zoo'n bergachtig land het aantal lijnen, zoo kostbaar van aanleg en onderhoud, wel eenigszins beperkt zal moeten blijven; dat er zelfs op menige lijn geen sprake kan zijn van verkeer op dubbelspoor, vóórdat hogere welvaart dieper exploitatie mogelijk maakt!

Er rijden op de meeste trajecten maar enkele, soms maar één trein per dag. Die trein moet natuurlijk

boemelen! Zijn er drie of vier treinen, dan is er moeilijk meer dan één tot sneltrein te promoveeren. De toch reeds lange afstand eischt dus, door 't vele oponthoud, een dubbel lange reis!

Voorbeeld? Wie 's morgens 7.25 uit Granada vertrekt, is 's avonds 7.55 te Murcia; d.w.z.: hij heeft in 12½ uur 385 K.M. afgelegd! De trein heeft dan ook onderweg 29 keer stilgestaan. Zoekt ge een expres uit, dan gaat het maar over een deel van het traject goed. In 2¼ uur zijt ge van Madrid in Alcazar. 148 K.M. ver. Maar dan vindt de expres het welletjes, gaat om de 25 K.M. even uitblazen, en doet aldus over de volgende 294 K.M. (d.i. nog geen 2 × 148) ruim 6 uren! Zelfs de bijzondere tentoonstellingsexpres Sevilla—Barcelona kan niet nalaten, onderweg 47 haltes te maken, menigmaal de eer gevend aan landbouwdorpen, die 13 à 15 minuten van elkaar liggen.

Kalmpjes aan dus — en de reiziger zij tot kalmte bereid!

Wie 't voornemen heeft, 's morgens om tien uur te vertrekken, mag wel zorgen, dat hij voor negen uur op 't station is. Allicht zal hij voor 't loket in de rij moeten staan (ook al heeft hij een kilometerboekje) om zijn kaartje te veroveren, en dan — wie niet vroeg aan den trein is, krijgt geen hoekplaats; 'n ding van belang — want 't loopt vol! En op zoo'n lange reis, die vaak een nacht óók meeneemt, zit je graag aan 'n raampje, vooral als je 't landschap bezichtigen wilt. — Wie eerste klas rijdt hoeft zich minder te haasten; zóó vol wordt 't daar niet. Maar eerste is duur! Reeds op de reis Madrid-Barcelona, toch maar 685 K.M., scheelt 't bijna zeventien gulden met de derde — en tweede klas is er in de sneltreinen niet. Maar als ge Spanje wilt leeren kennen, niet enkel 't doode land, maar ook de levende menschen, dan kiest ge niet de eerste klas, waar dames en heeren zijn en zich gedragen als in ieder land in de eerste, maar dan waagt ge 't in de derde, waar ge u wat meer vermoeit, maar dan ook iedere minuut iets Spaansch beleeft.

Tot uw uitrusting voor de reis dienen te behooren: 1e een stofjas, 2e een opvouwbaar aluminium drinkbeker, 3e een paar pantoffels.

Het eerste meubel hebt ge al aanstonds nodig. Wijl het zoo warm is, staan de ramen en deuren open, en wolven stof van 't regenlooze land tochten naar binnen. Best mogelijk dat ge verkouden wordt ook, plotseling en hevig, maar dat is in een kwartiertje weer over.

In den tijd, dien ge niet nodig hebt voor landschaps-studie, bekijkt ge uw medereizigers. 't Zijn heeren, zooals men ze bij ons in de tweede klas treft, en boeren en arbeiders, met scherp gebeeldhouwde bronskoppen, en vrouwen in iedere variëteit; oude en jonge boerinnen met omgeknoopten hoofddoek, burgervrouwen, meest blootshoofds, en ook dames, nu niet met de zwarte mantilla over de haren, maar met een gewonen Europeeschen hoed. In géén compartiment ontbreekt de moeder met kind of kinderen. En in elken trein rijden twee gendarmes mee. Veilig is men er dus wel, en de bagage ook.

Voorloopig bemoeit iedereen zich slechts met zichzelf of de meereizende verwanten; dan gaan de burens aan het praten; de vreemdeling wordt op den duur óók in den omgang betrokken, op zeer hoffelijke wijze. Hij krijgt hulp, aanwijzing van bezienswaardigheden en veel nuttige of overbodige explicatie. Is de vreem-



... en herhaaldelijk gaat de trein (op deze foto is het een tram) over viaducten, die voorwerpen van trots zijn voor het Spaansche hart.