

VERVOER VAN MENSEN EN GOEDEREN IN GERAARDSBERGEN IN 1933

Een korte schets

Dirck SURDIACOURT

Onder de nieuwe vervoersmiddelen heeft de 'automobiel' in de eerste helft van de twintigste eeuw een duidelijk overwicht verworven ten opzichte van het vervoer met paard en kar. De 'automobiel' is in die periode deel gaan uitmaken van onze levenswijze en samenleving¹. Rijden er in ons land omstreeks 1900 circa een duizendtal voertuigen rond dan is dat aantal aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog gestegen tot circa 15.000. Vooral de gemotoriseerde vrachtoertuigen nemen onmiddellijk na de Eerste Wereldoorlog sterk toe. Tegen het einde van het interbellum rijden er ongeveer 300.000 'automobielen' rond, de helft personenwagens, en de andere helft camions en moto's. Ook in Geraardsbergen heeft het autovrachtvervoer en vervoer van mensen zijn intrede gedaan.

Het programmaboekje voor het H. Hartfeest 1933²

Dergelijke programmaboekjes vormen vaak een interessant bron ter illustratie van historisch onderzoek omdat ze via de talrijke advertenties ons kennis laten maken met handelaars en middenstand die het initiatief steunen. Het viel ons op dat op de gekleurde pagina's in dit boekje een aantal vervoersbedrijven zich profileerden met hun *auto-taxi*, *auto-camion*, *auto-bus* of *auto-lijkwagen*. Wat indirect aangeeft dat de inburgering van de 'automobiel' ook in de Oudenbergstad zijn intrede had gedaan. Dit mag ons niet verwonderen als we weten dat driekwart van de automobielbezitters in de jaren 1930 ondernemers, handelaars of middenstanders zijn. Vooral de vrachtoertuigen nemen in die periode een hoge vlucht: bestelwagens (*camionettes*), vrachtwagens (*camions*) en bussen (*autobus et autocars*)³. Opmerkelijk is wel dat het transport met paard en kar in eerste instantie nauwelijks achteruitgaat, integendeel, pas in

de loop van de jaren 1930 begint dit soort vervoer af te nemen en vindt er een steeds snellere vervanging plaats van het paard door de motor. In 1933 telt België 15.118 camions en autobussen⁴.

Enkele Geraardsbergse vervoersmaatschappijen...

Begrijpelijk dus dat in de advertenties het accent op de nieuwigheid 'auto' ligt. Hiermee onderscheidde men zich immers van de collega's die nog met paard en kar hun diensten aanboden. Wat ons verbaast is het feit dat geen enkele vervoerder (een uitzondering niet te na gesproken) aandacht schonk aan de mogelijke voordelen die het gebruik van de 'automobiel' met zich meebracht.

Een overzicht...

E. Smaers-Longeval uit de Collegenstraat heeft een beperkte dienstverlening met *Vervoer en Taxis* en een regelmatige dienstverlening op dinsdag en vrijdag naar Brussel.

Zijn prijzen zijn matig zoals bij de meesten het geval is, wat dit ook mag betekenen.

Ook Julien De Roeve-Deurbroeck uit de Pachterstraat, 29 biedt aan matige prijzen taxivervoer aan, zowel overdag als 's nachts. Hij werkt in onderaanneming voor het bedrijf *Transport Champart* dat uitstappen en plezierreizen aanvaardt, alsook verhuizingen en personenvervoer bij huwelijksfeesten. Uitstappen zijn een nieuw fenomeen, dat in het begin van de jaren 1930 een explosieve groei kent. Vooral onder impuls van het Davidsfonds wordt reizen als een cultuurmiddel bij uitstek gezien. Daar speelt autobussen *De Geeraard* in de Gaffelstraat, 42 op in. *De Geeraard* focust zich op de toeristische sector en gelast zich: "[...] met alle uitstappen en plezierreizen in alle richtingen". Het gaat blijkbaar uitsluitend om groepsreizen die Victor Vande Parre (garage Vande Parre)⁵ verzorgt. In Everbeek zit een andere touroperator *avant la lettre*: Virg. Van Ongevallye, met zijn *Garage Dender Express*. Zijn boodschap is kort en krachtig:

1. D. WEBER, *Automobilisering en de overheid in België vóór 1940. Besluitvormingsprocessen bij de ontwikkeling van een conflict-beheersingssysteem*, doctoraatsthesis, U.G., Gent, 2008, p. 318.
2. In augustus 1933 viert de in 1908 opgerichte H. Hartbond van Geraardsbergen haar vijfentwintigste verjaardag. Op de dertiende van de maand komen van overal uit Vlaanderen leden van de verschillende H. Hartbonden naar Geraardsbergen om er samen de pontificale mis van mgr. Coppieters bij te wonen ter gelegenheid van de H. Hartviering en de wijding van de bondsvlag. Voor die gelegenheid wordt er een uitgebreid programmaboekje uitgegeven met tal van advertenties. Daarin heel opvallend de advertenties van lokale vervoersbedrijven en hun dienstverlening.
3. D. WEBER, *Automobilisering en de overheid in België vóór 1940...*, p. 323, 325. Bij de categorie van de camions zijn ook de bussen meegeteld. Het aantal bussen is erg laag; de autobuslijnen zijn pas ontstaan in de eerste helft van de jaren 1920.
4. D. WEBER, *ibidem*, p. 323.
5. In het telefoonboek van 1928 staat V. Vande Parre vermeld als "handelaar, voerman met auto".


Alle Vervoer

Verhuizingen Reizen Huwelijken
Begravenissen per Auto-Lijkwagen
 bij de alomgekende Firma
CHARLES MORRE

Adamstraat, - GEERAARDSBERGEN - Tel. 144

 Verhuizingen worden gedaan per Auto-Camion van
 30 m³ — Wel verzorgd en verzekerd.

 Wie eens Klient was van Charles kan onmogelijk elders
 beter gediend worden.

Huis van Vertrouwen.

 Wie Charles neemt voor d'Huwelijkszegen
 Vindt voorspoed op zijn levenswegen.

Huis gesticht
 in 1918.





Charles Morre, advertentie in programmaboekje "Geeraardsbergen aan het H. Hart, 13 augustus 1933"

"Opgepast! Geen besluit nemen om reizen in te richten per LUXE-Autocar vooraleer de voorwaarden te vragen." De uitstappen en reizen vinden hoofdzakelijk plaats in België. Regelmatig worden groepsuitstappen van fanfares, verenigingen ... enz. ingericht naar in die tijd populaire bestemmingen als Beauraing, Spa, Brussel, Oostende of het populaire Blankenberge. Het Huis Pennewaert uit de Volderstraat, 22 in Onkerzele biedt alle

mogelijke diensten met uitzondering van begravenissen. Henri Pennewaert doet 'auto-transport', taxi, vervoer van goederen, verhuizingen, vervoer bij dopen en trouwfeesten, uitstappen en reizen en heeft wekelijks, op dinsdag en vrijdag, een vervoerdienst naar Brussel. Hij is de enige die in binnen- en buitenland vervoer doet en een dag- en nachtdienst verzorgt, uiteraard tegen matige prijzen.

Het bedrijf met naam en faam in Geraardsbergen, een huis van vertrouwen, is dat van verhuisfirma Charles Morre uit de Adamstraat, nr. 25. Charles (Karel) is getrouwd met Marie Hoogstoel, dochter van *coiffeur* Florent Hoogstoel, bijgenaamd "De Smoel". In de voormalige orgelfabriek in de Adamstraat was vervoerder R. Vander Poorten (zeker al in 1911) gevestigd die met twee 'paardenwagens' de officiële besteldienst van het goederentransport van de spoorweg verzorgde. Als de besteldienst via aanbesteding, overgenomen wordt door iemand met een 'auto-camion', vertrekken de Vander Poortens en vestigt Morre zich in de gebouwen. Volgens de advertentie in het programmaboekje start hij zijn vervoersbedrijf in 1918. Morre is heel klein en bescheiden gestart met een groentewinkeltje in de Lessensestraat, rechtover de "buntjesj" (Goedevrouwestraatje). Zijn eerste vervoersopdrachten doet hij met een vaten-stootkar die hij had geleend bij de brouwerij Vander Haeghen⁶. Het groentewinkeltje verdwijnt echter ten voordele van zijn vervoersactiviteiten die hij geleidelijk verder uitbreidt. Zo kan men in 1933 bij de firma Morre terecht voor verhuizingen, reizen, ceremonievervoer en begravenissen per 'auto-lijkwagen'⁷. In de advertentie ligt de nadruk in de eerste plaats op verhuizingen: "Verhuizingen worden gedaan per Auto-Camion van 30 m³ - Wel verzorgd en verzekerd." Een vlotte verhuis begint dus bij een professioneel verhuisbedrijf, snel en eenvoudig tegen de scherpste prijzen. Daarnaast promoot hij het ceremonievervoer voor een memorabele huwelijksdag: "Wie Charles neemt voor d'Huwelijkszegen - Vindt voorspoed op zijn wegen." Hoe dan ook: "Wie eens Klient was van Charles kan onmogelijk elders beter gediend worden." En vroeg of laat overkomt het ons allemaal: Morre is het enige bedrijf in dit exhaustieve lijstje dat als begrafe-

6. Fr. BROECKAERT, *Familiekroniek* (3 maart 1979), geen paginering.

7. *De Volksstem*, 22 november 1913, p. 1; De eerste autolijkwagen of autododenwagen heeft men volgens *De Volksstem* in Brussel zien rondrijden: "voor lijkenvervoer van stad naar stad wat de lange en pijnlijke formaliteiten van het vervoer eener lijkdienst per spoor zal besparen".

8. Augustus 1933.



Verhuizingen Charles Morre, Adamstraat, met 'auto-camion' van 30 m³, augustus 1933

nisonderneming optreedt.

Dat er tussen de vervoersbedrijven ook concurrentie was, bewijst een anekdote die Franz Broeckaert, naar aanleiding van de begrafenis van Armand Morre, de laatste van de twee zonen van Charles Morre, noteerde. Deze anekdote is te plaatsen in de periode dat in Onkerzele de maagd Maria verschijnt⁸ aan de 58-jarige Leonie (Nieken) Van Dijck en verwijst naar de concurrentie die er heerst tussen Morre en Henri Pennewaert:

"Iedereen heeft van de "mirakels" van Nieke van Onkerzele gehoord. De bedevaarders – heel veel uit het Antwerpse – stroomden massaal toe, ook per spoor. Charel stond met twee-drie taxi's voor 't station op de treinen te wachten, maar de enige auto van Pennewaert stond er ook met chauffeur. En op een keer, zo'n tien minuten voor de beste trein moest binnenlopen, liep Pennewaert naar Charel toe. "Charel, voer

mij ne keer rap naar 't Hemelrijk. Mijnen auto staat in panne en z'hebben mij opgeroepen voor een dringend geval." En Charel, goedgelovig, reed met Rie Pennewaert naar 't Hemelrijk. Rie sprong binnen, en ... bleef veel te lang weg. Charel ging efkens kijken. Rie stond een pint te drinken. Charel begreep. Zijn beste klantenvervoer was hem afgesnoept voor een snertritje. En voor de cafétoog sloeg Charel die [Rie Pennewaert] een blauw oog. Vele jaren lang reed er in Geraardsbergen een "camionette" rond: "De Blauwe oog – Henri Pennewaert – Vervoer."

Een eerste voorzichtige besluitvorming

Hoewel de crisis, na de crash van 1929, zich zeker ook in deze sector laat gevoelen is het voor de adverteerders geen reden om het vervoer van goederen en reizigers niet onder de aandacht te brengen van de dui-

zenden leden van de H. Hartbonden. Integendeel. Maar Geraardsbergen is een arbeidersstad. Het gebruik van luxe-vervoersdiensten (voor personen) is dus per definitie sterk beperkt. Het transport van goederen speelt op zakelijk vlak de belangrijkste rol en de maatschappelijke impact heeft uiteraard een veel grotere bereik dan wat we aan de hand van deze enkele advertenties kunnen schetsen. Voor zover we hebben kunnen nagaan zijn de vermelde vervoersbedrijven na de Eerste Wereldoorlog ontstaan. Jonge mensen die uit de oorlog daterende vrachtwagens, tegen relatief weinig geld hebben kunnen kopen om zo een eigen zaak te beginnen. De anderen kunnen de concurrentie met de vrachtwagens (snelheid, groter volume en laadvermogen) niet aan.

Dirck SURDIACOURT
dirck.surdiacourt@telenet.be