

OPGEMERKT

MARC CONSTANDT, conservator gemeente Middelkerke

Met de automobiël naar zee

De impact van een nieuw vervoermiddel op de Belgische kust (1900-1940)

De geschiedenis van de auto is altijd een fascinerend onderwerp geweest. Ze wist meerdere auteurs te bekoren.¹ Ook de geschiedenis van topmerken als Ford, Citroën, Minerva ... en van de ondernemers die aan de basis ervan lagen, zoals Henry Ford en André Citroën, kreeg heel wat belangstelling en werd minutieus te boek gesteld.² De evolutie van het technisch vernuft en het design van de modellen werden uitgebreid beschreven en geanalyseerd. De maatschappelijke gevolgen van 'de blijde intrede' van dit vervoermiddel in ons land bleven lange tijd onderbelicht. Donald Weber maakte daarover intussen een schitterende studie.³ Over de specifieke relatie tussen het kusttoerisme en de intrede van de auto is echter nog niet veel geschreven. De auto heeft nochtans op korte tijd een belangrijke rol gespeeld bij de verdere verspreiding van toerisme aan onze kust. In dit artikel bekijken we hoe dat steeds populairdere vervoermiddel de kust heeft veranderd.

De Oostendse fotograaf Le Bon bouwde in zijn studio een decor met auto. (privécollectie M. Constandt-Bloes)



Le Bon, Ostende

De auto komt in beeld

Om na te gaan of auto's al voor 1914 aanwezig waren in het straatbeeld aan zee, zijn prentbriefkaarten een goede bron. Op de gekende kaarten van Westende-bad bijvoorbeeld is de auto maar zeven keer te zien: tweemaal in de belangrijkste winkelstraat, bij een landelijke uitbating, bij de tramhalte in het centrum, bij een van de belangrijkste hotels en twee keer op een pleintje bij een dubbele villa. Afgaand op het beeld dat prentbriefkaarten uit die tijd ons geven was de auto dus nog niet alomtegenwoordig.

Maar hij was er dus wel degelijk en de eigenaars waren daar zeer trots op. Dat blijkt op sommige souvenirfoto's waar de auto soms prominent in beeld staat, bijvoorbeeld op een opname van apotheker Honoré Ruysen in De Panne, niet toevallig ook een benzineverkoper.⁴ Hij fotografeerde een groep toeristen samen met hun vervoermiddel, al komen dergelijke foto's zeker niet vaak voor in zijn oeuvre. De Oostendse fotograaf Le Bon, gespecialiseerd in studio-opnames, bouwde in zijn studio zelfs een decor met de auto als thema. Daar werden ernstig kijkende toeristen vereeuwigd als waren ze op uitstap met de wagen. Le Bon stond open voor een grapje en enceneerde zelfs een auto-ongeval.

De auto brak aan zee het eerst door in Oostende, de oudste en begin 20e eeuw meest mondaine badplaats. De rally Parijs-Oostende was in 1899 het begin van een traditie van wedstrijden met auto's voor een gegoed publiek. Ter gelegenheid van deze wedstrijd riep senator Edouard Otlet op om te zorgen voor betere wegen vanuit Oostende, zodat de stad zich duidelijk op de kaart van de autobezitters kon zetten.⁵ Otlet stond nochtans bekend als een tram-specialist, maar onderkende meteen het belang van het nieuwe vervoermiddel.



Le Bon enceneerde in zijn studio zelfs een auto-ongeval. (privécollectie M. Constandt-Bloes)

In navolging van al bestaande autowedstrijden in Spa, werd in 1903 voor het eerst de Oostendse week van de automobiel georganiseerd. Dat gebeurde onder impuls van de Automobile Club Anversoise et des Flandres et patroné par l'automobile club de Belgique. De week werd gepatroneerd door koning Leopold II. Ze groeide uit tot een jaarlijkse traditie. De auto werd er gepresenteerd als een statussymbool. Er werden bijvoorbeeld snelheidsproeven en *concours d'adresse pour voitures*, behendigheidsproeven voor chauffeur en rijder, gehouden.⁶ Bij dat laatste moest je onder meer vanuit een rijdende auto een glas van een dienblad nemen.⁷ Op het programma stond ook een bloemencorso waarbij de auto's, versierd met bloemen, aan het publiek werden gepresenteerd. De week werd afgesloten door de netjes uitgedoste wagens nog eens aan het grote publiek voor te stellen op de paarden-



De eerste generatie fronttoeristen maakte dankbaar gebruik van de auto, hier in Westende-Bad aan het befaamde Grand Hôtel Belle-Vue. (privécollectie M. Constandt-Bloes)

renbaan, de ontmoetingsplaats bij uitstek voor het chique volk.

Het idee van een automobielwedstrijd aan de kust kreeg navolging: in Middelkerke en Westende werd in 1907 een Grande Fête Automobile de Charité georganiseerd.⁸ Dat werd gepatroneerd door de Automobile Club de Belgique et des Flandres en werd gesteund door de gemeentebesturen van Middelkerke en Westende. De kapitaalkrachtige deelnemers wilden de opbrengsten aan het Middelkerkse zeehospitaal en de schoolkolonie in Westende schenken. Er stonden een stuurproef en een snelheidsproef op het programma. Daarna volgde ook een bloemencorso en een optocht naar en ontvangst in het Kursaal van Middelkerke.

Na de Eerste Wereldoorlog komt de auto snel opnieuw in beeld. De eerste generatie fronttoeristen maakte er dankbaar

gebruik van. Ze trokken dikwijls op pad met de speciale gidsen voor de slagvelden, uitgegeven door bandenfabrikant Michelin. Ook de autowedstrijden keerden terug. Het Concours d'Élégance Automobile in Oostende in juli 1928 was een topper op de toeristische kalender en kreeg dus heel wat belangstelling.⁹ Het was de Automobile Club d'Ostende, met baron Raymond Vaxelaire als voorzitter, die de wedstrijd organiseerde, met de steun van het Kursaal en het stadsbestuur van Oostende. Het Royal Palace Hotel, de paardenrenbaan en het casino waren de belangrijkste locaties. In 1937 organiseerde autoconstructeur Ford nog een Rally Automobile in Oostende. Die was exclusief bedoeld voor eigenaars van een Ford.¹⁰ Tot het beschermcomité behoorden opnieuw baron Raymond Vaxelaire, toen erevoorzitter van de Automobile Club d'Ostende et du Littoral, en sportjournalist



Affiche van de Oostendse week van de automobiel in 1903. (Kusthistories, Middelkerke)

Victor Boin. Er waren twee trajecten: Eeklo-Knokke-Oostende of Brugge-Knokke-Oostende. Die moesten afgelegd worden met een gemiddelde snelheid van 40 km per uur. De eerste prijs was uiteraard een Ford uit het bouwjaar 1937.

Ook de andere badplaatsen konden niet achterblijven. In 1934 kondigde Het Zoute het vierde Concours International d'Elégance Automobile aan, met daarbij ook de eerste editie voor dames.¹¹

Nieuwe beroepen vragen een nieuw onderdak

Zowel het beroep van chauffeur als dat van garagist was een nieuw gegeven. Albert Jouret baatte vanaf 1911 de eerste garage in Knokke uit.¹² Ook in Blankenberge was er al één voor 1914; er werd in 1910 namelijk reclame gemaakt voor Auto-Garage – Fernand

Amerlynck – rue du chateau d'eau – dépôt d'essence – réparations.¹³

Benzine werd in de pioniersjaren van de auto nog aangeboden in blikken. Zo ook bij de eerder vermelde Honoré Ruysen, die de allereerste benzineverkoper van De Panne was. Het was een bijberoep voor hem, want hij was vooral apotheker en fotograaf. Bij Jozef Janssens in Knokke waren ook in 1919 de blikken nog steeds de norm. Oorspronkelijk was hij trouwens fietsenmaker, maar hij schoolde zich om tot garagist. Janssens getuigde over de blikken: 'De eerste benzine kwam in bussen van 10 liter. Er staken vijf bussen in een kist en ze moesten met paard en kar in Brugge in de opslagplaats opgehaald worden. [...] Die benzine van 60 centiem moest door een trechter met filter in de autotank gegoten worden.'¹⁴ Ook bij de stichting van Grand Auto Garage du Littoral, de eerste garage van Middelkerke, was een fietsenmaker betrokken: Edmond Clarysse, die later een vermaard bouwer van zeilwagens werd.¹⁵

Vanaf het interbellum kwamen er meer en meer garages en die kregen stilaan een heel eigen aanzicht. Garage Omnia in Middelkerke van de plaatselijke architect Eugène Deleye, de zogenaamde Citroëngarage in Blankenberge van architect Jules Heyneman en garage Royale van architect Jos Moerman in Westende zijn maar enkele voorbeelden. De meeste lagen in de buurt van de Koninklijke Baan, de toeristische slagader bij uitstek. Het merendeel ervan had drie functies: ze waren zowel benzine-station, parkeergarage als werkplaats. Daarenboven woonde de garagist met zijn familie toen nog boven de zaak.

Naast de garagist was ook de chauffeur een nieuw gegeven aan zee. Hij nam een afzonderlijke plaats in bij het dienstpersoneel. De chauffeur van rijke toeristen kreeg zelfs vaak een eigen stek boven de garage. Aan de Leopoldlaan in Middelkerke, toen trou-



Garage Royal in Koksijde. (Heemkundig centrum De Benne, Blankenberge)

wens beschouwd als een loutere dienstweg, kwam er een rij nieuwe constructies. Het waren bergplaatsen voor de auto met daarboven een appartement voor de chauffeur. Aan de zeedijk waren de villa's immers te smal om er nog een garage bij te bouwen. Bij een van de eerste villa's in de Parklaan, de lokale naam voor de Koninklijke Baan tussen Middelkerke en Westende, werd er voor de Eerste Wereldoorlog wel al meteen een vrijstaande garage opgetrokken. Het appartement voor de chauffeur ontbrak, misschien reed de heer des huizes zelf.

Ook de grote hotels hadden een apart gedeelte voor de chauffeurs die de rijke toeristen vergezelden. Bij het Westend'Hôtel in Westende was er zelfs een afzonderlijk Hôtel du Garage waar de chauffeurs terecht konden terwijl hun werkgevers grote sier maakten in het grote hotel. Ook het in 1911 geopende Grand Hôtel Belle-View, in dezelfde

badplaats, had een afzonderlijk complex met hotel en garages opgetrokken. De hotels namen trouwens zelf een chauffeur in dienst om de klanten van en naar het station te brengen. Zo'n eigen verbindingdienst kwam er bij luxe hotels zoals het Royal Palace Hotel in Oostende al snel. Na de Eerste Wereldoorlog boden de meeste Oostendse hotels die dienst aan. Zo was Oscar Blondé in het zomerseizoen van 1932 chauffeur voor het kleinere Savoy-hotel. Hij werd later mecanicien en uiteindelijk zelfs zelfstandig garage-uitbater.¹⁶ De meeste chauffeurs waren tegelijk mecaniciens en konden dus het elementair onderhoud van hun voertuig verzorgen. Als ze de gasten aan het station ophaalden, werden ze daarbij vaak vergezeld door een chasseur van het hotel. Die herkende de klanten meteen aan het etiket op de koffer met de naam van het bewuste hotel.

De vervoerdienst die de hotels organiseerden, leek eigenlijk sterk op een taxidienst. In 1912 werd er bijvoorbeeld in Middelkerke zo'n dienst van 'huurautomobielen' opgericht. De chauffeurs opereerden vanuit een garage in de Gentstraat, niet toevallig een zijstraat van de Leopoldlaan. De Leopoldlaan, genoemd naar Leopold II, was immers een onderdeel van de Koninklijke Baan en was daardoor een drukke verkeersader.¹⁷ De gemeentebesturen probeerden steeds vaker de gemeentekas te spijzen door het gebruik van taxi's te reglementeren en te belasten. De gemeenteraad van De Panne keurde op 27 januari 1923 bijvoorbeeld een 'Tarief - Reglement voor koersen met automobiels die eene standplaats hebben op de openbare wegen of plaatsen der gemeente' goed. De bedragen werden daarin vastgelegd, zodat de klant voortaan wist

hoeveel een rit hem zou kosten. Zo mocht er voor een heen-en-terugrit van De Panne naar het station van Adinkerke bijvoorbeeld niet meer dan 12 frank gevraagd worden.

De 'Route de la Côte'

Toen een Engelse auteur in 1928 de kust bezocht, was hij zonder meer onder de indruk van de kwaliteit van de Koninklijke Baan die de badplaatsen verbond: *'The roads around Ostend have been specially treated with tar macadam for the convenience of motor-car traffic.'*¹⁸ Deze nieuwe weg was moderner dan de klassieke steenwegen, waarvan de kasseien niet bepaald comfortabel waren. Hij dankt zijn bestaan aan koning Leopold II. Die was zelf een liefhebber van auto's en ondervond dus aan den lijve wat de slechte staat van de wegen bete-

Het Grand Hôtel Belle-Vue in Westende had een afzonderlijk complex met kamers voor chauffeurs en garages. (privécollectie M. Constandt-Bloes)



Aanleg van een nieuw stuk Koninklijke Baan aan de westkust tijdens het interbellum. (Heemkundig centrum De Benne, Blankenberge)

kende: *'Il pourra essayer le mauvais pavé des routes de son pays. Nul doute que après cet essai, le Monarque n'y fasse substituer le bon macadam.'*¹⁹ De Koninklijke Baan zou dus in macadam aangelegd worden en de volledige kuststrook bestrijken, van de Nederlandse tot de Franse grens. Het allereerste stuk ervan werd tussen 1903 en 1904 gerealiseerd en maakte De Haan vanuit Oostende vlotter bereikbaar. De aanleg had echter het ongeplande gevolg dat ook Bredene toeristische ambities begon te ontwikkelen, eigenlijk zwaar tegen de zin van de koning, die daar een te nabije concurrent voor Oostende in zag. Waarschijnlijk kreeg Bredene daarom geen zeedijk van de overheid. De koning wilde de centrale rol van Oostende binnen de kust blijvend benadrukken en de Koninklijke Baan moest dat versterken.

Leopold liet zich in dit ambitieuze project bijstaan door de katholieke minister Paul de

Smet de Naeyer. Die kreeg later in meerdere kustgemeenten een straatnaam of zelfs een standbeeld. Er waren overigens nog meer vertrouwelingen van de koning die zich achter het idee van een onafgebroken, moderne weg langs de kust schaalden.

Dokter Pieter Joseph Casse, burgemeester van Middelkerke en gewezen directeur van het zeehospitaal, realiseerde de verlenging van de Leopoldlaan, de plaatselijke benaming voor de Koninklijke Baan. De latere verlenging ervan richting Westende – de eerder genoemde Parklaan – was dan weer het werk van Paul Otlet, zoon van senator Édouard Otlet en ook de drijvende kracht achter de badplaats Westende. Hij vond voor de verlenging naar eigen zeggen steun bij de Middelkerkse burgemeester Casse: *'Le Bourgmestre de Middelkerke se rallierait aussi à mon projet de faire prolonger l'avenue Léopold à travers toute la commune et de*



Zicht op de Koninklijke Baan tussen Bredene en De Haan, circa 1930. (privécollectie M. Constandt-Bloes)

*prolonger celle-ci sous le nom d'avenue des Parcs dans notre commune.*²⁰

De Koninklijke Baan werd ontdubbeld door de tramlijn. Tussen beide was er als het ware een wedloop om om het eerst klaar te zijn met het traject. In 1911 werd het gedeelte Oostende-Middelkerke aangelegd. Daarmee was de Koninklijke Baan grotendeels gerealiseerd tussen Blankenberge en Westende. De Eerste Wereldoorlog schortte de verdere aanleg op. De bezetter profiteerde ten volle van de weg. Helaas raakte die ook zwaar beschadigd. Na de oorlog volgde eerst een herstel van de bestaande stukken.²¹ In 1933 werd de baan doorgetrokken naar De Panne en Knokke. Die eerste verlenging gebeurde van Westendebad naar de golf van Lombardsijde om de herstelde sportterreinen, daar aangelegd

door Benjamin Crombez, te ontsluiten. Ze kreeg overigens heel wat tegenkating van natuurliefhebbers. Edmond Pirsch, hotelier, journalist en uitgever van de seizoenskrant *La Panne Plage* en tegelijk een van de grote gangmakers van dit deel van de weg, verdedigde de doortrekking echter geregeld. Hij was er zelfs voorstander van om de Belgische kustweg te verbinden met een Franse weg om zo vlot tot in Dunkerque te geraken.²²

Nieuwe uitdagingen voor de politie

Toen de auto steeds meer in het straatbeeld aan zee opdook, kwam ook de politie in actie. Zo kreeg in 1908 een chauffeur in de badplaats De Panne een boete, een plaatse-

lijke fotograaf wist dat tafereel zelfs op foto vast te leggen.²³ De politiekorpsen stonden met de doorbraak van de auto voor nieuwe uitdagingen. Rijden aan te hoge snelheid en parkeren waar het niet mocht, moesten beboet worden. De politiecommissaris van Middelkerke vroeg zelfs meer agenten om het 'politierglement op de automobielen', dat in 1904 was goedgekeurd, te doen naleven. Dat reglement kwam er vooral om de veiligheid van kinderen te verzekeren. Daarom werd de snelheid van de wagens in de agglomeratie beperkt tot die van 'un cheval au trot ordinaire': acht kilometer per uur.²⁴ Op 25 juli 1913 bijvoorbeeld werd de chauffeur van een toerist uit Aarlen in Raversijde, toen een deelgemeente van Middelkerke, bekeurd toen hij met 'eene snelheid van meer dan 25 kil. per uur langs den macadam kwam gereden uit de richting van Oostende'.²⁵

De introductie van de auto drukte zijn stempel op de kust; nieuwe beroepen, nieuwe architecturale vormen en een centrale autoweg als toeristische slagader vloeiden eruit voort. Alles was klaar voor de golden sixties, waarin de auto het massatoerisme mee mogelijk maakte.

- 1 Bijvoorbeeld Jaap JOPPE, *De auto in grootvaders tijd*, Utrecht/Antwerpen: Het Spectrum, 1976 en Yvette KUPÉLAIN, Jacques KUPÉLAIN, Jacques SIRTAINÉ, *Histoire de l'automobile belge*, Brussel: P. Legrain, 1979.
- 2 Jacques WOLGENSINGER, *André Citroën: une vie à quitte ou double*, Parijs: Arthaud, 1996.
- 3 Donald WEBER, *De blijde intrede van de automobiel in België, 1895-1910*, Gent: Academia Press/Amsab-ISG, 2011.
- 4 Marc CONSTANDT, Honoré Ruysen. In: *Nationaal Biografisch Woordenboek XXI*, Brussel: Koninklijke Vlaamse Academie van België, 2014 (ter perse).
- 5 Nick JONCKHEERE, The rally Paris-Ostende race of 1899. In: *The Automobile*, 31(2013)8, p. 64.
- 6 Autorennner Lucien Hautvast nam meermaals aan de

snelheidsproeven deel. Zie: Claude YVENS, *Lucien Hautvats: sportsman, gentleman driver et tuteur de légendes*, Neufchâteau: Weyrich Editions, 2005.

- 7 Zie bijvoorbeeld foto's nr. 0110163 en 0110167 op <http://topfoto.co.uk>, laatst geraadpleegd op 21/08/2014.
- 8 C. VAN TROOSTENBERGHE, De eerste autowedstrijden in Middelkerke. In: *Graningate*, (1997)66, pp. 29-33.
- 9 Le Concours d'Elégance Automobile. In: *La Saison d'Ostende*, 23/07/1928.
- 10 Programmabrochure *Règlements du rallye automobile Ford d'Ostende 26 et 27 juin 1937*.
- 11 Au Zoute - Le Concours d'Elégance Automobile. In: *Shell Revue*, 8(1934)7, p. 20.
- 12 Danny Lannoy, *Knokke en de Belle Epoque*, Knokke: De Distel, 1993, p. 142.
- 13 *Carte du Littoral Belge*, Maison d'Édition Alfred Castaigne, Brussel: Guides, Cartes et Plans Castaigne, 1910.
- 14 André D'HONT, *Dagklapper uit Knokke*, Tielt: Lannoo, 1970, p. 217.
- 15 Marc CONSTANDT, Taxi's in Middelkerke voor 1914. In: *Graningate*, (2007)107, pp. 1-7.
- 16 Zie een attest afgeleverd door werkgever Hôtel Savoy en reclamekaartjes van zijn latere garages (privécollectie Marc Constandt).
- 17 Marc CONSTANDT, Taxi's in Middelkerke [...].
- 18 *The Golden Guide to the Belgian Resorts*, Oostende: The British Travel Bureau, 1928, p. 23.
- 19 Victor BOIN, Léopold II, promoteur des locomotions nouvelles. In: *Les Cahiers Léopoldiens. Revue d'études historiques et dynastiques, nouvelle série*, 12/1959, p. 69.
- 20 Mundaneum, *Papiers personnels Edouard Otlet*, doos 10, Brief van Paul Otlet aan architect Octave Van Rysselberghe, ongedateerd.
- 21 Auguste VIERSET, *Le littoral d'Ostende au Zoute*, Brussel: Touring-Club de Belgique, p. 6.
- 22 Zie onder meer: Edmond PIRSCH, *La Panne-Dunkerque vers une solution ...* In: *La Panne Plage*, 14(1934)6.
- 23 Foto afgebeeld in: Freddy RIGAUX, *Het De Panne van toen*, Brugge: Van de Wiele Marc Uitgeverij, 1989, p. 104.
- 24 Franstalige versie van het Middelkerkse 'politierglement op automobielen' uitgevoerd als aanplakbiljet, bewaard in: Gemeentearchief Middelkerke, Mi 538, map algemene politieverordeningen. Zie ook: Marc CONSTANDT, Ordehandhaving in de toeristische zone van Middelkerke 1894-1913. In: *Graningate*, (1999)75, pp. 17-24.
- 25 Gemeentearchief Middelkerke, Register uitgaande briefwisseling politie, 1913, pv van 25 juli 1913 opgesteld door Aloïs Beydt.