



^ Controlepost van de VAB-rally in Antwerpen, 1952. [ADV N, VQT 12]

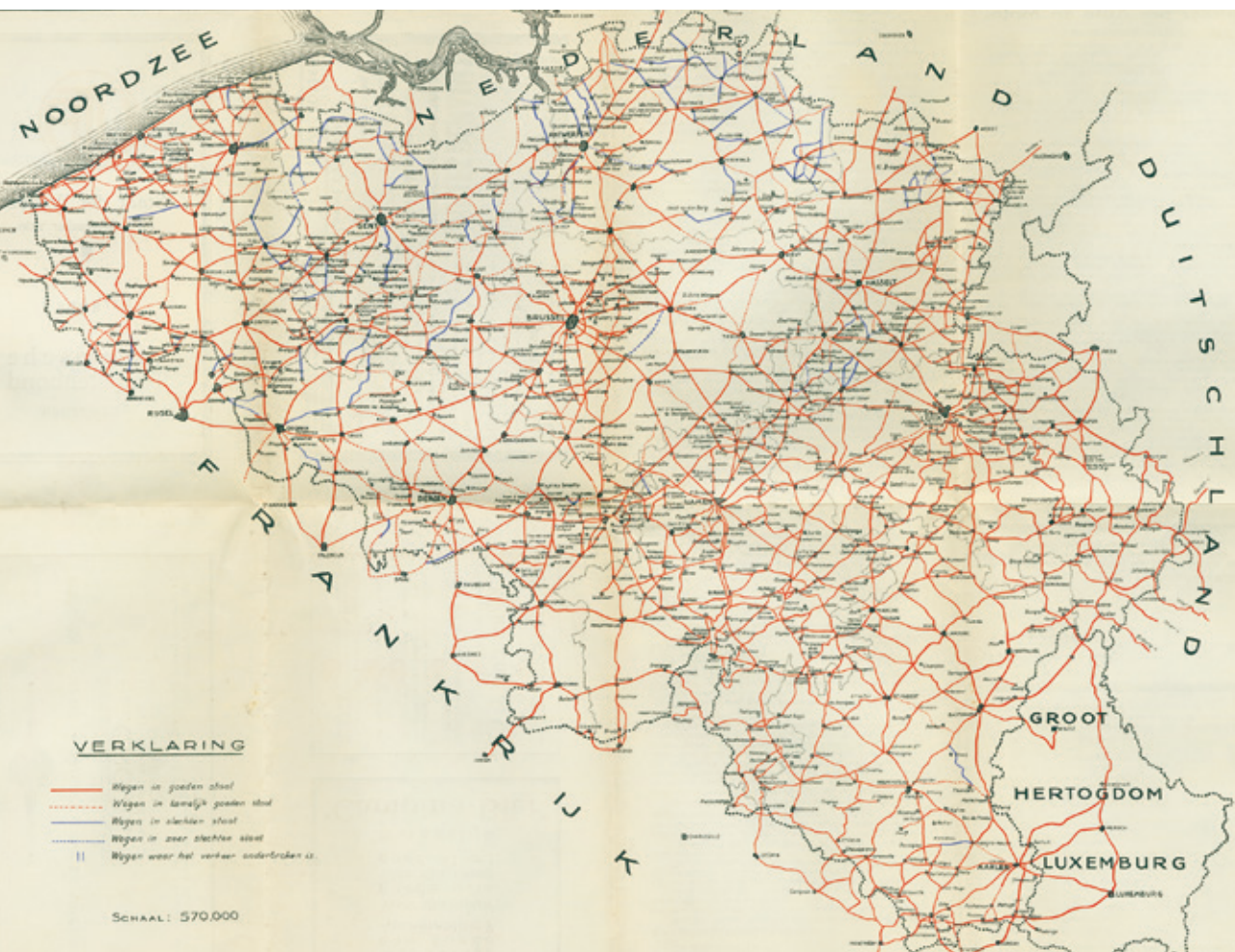
ERFGOED

SOPHIE BOSSAERT

SNEL WEER OP WEG. HET VERLEDEN VAN DE VLAAMSE AUTOMOBILISTENBOND (VAB)

Het archief van de VTB-VAB wordt bewaard in het ADVN. Over de VAB bevat het dossier over de oprichting, het beheer en de activiteiten, waaronder de hulp- en sleepdiensten, de VAB-rally's, de VAB-garages, de VAB-rijsscholen, het VAB-diagnosecentrum, studiedagen en prijsuitreikingen. Daarnaast is er een omvangrijke fotocollectie en allerlei promotiemateriaal. Het ADVN draagt zorg voor de tijdschriften *De Auto-practijk* (1923-1930), *Automobilisme-motocyclisme* (1929-1930), *Auto-en Motorleven* (1930-1940), *De Autotoerist* (1948-1987) en *Auto* (1986-1989). De stukken dateren uit de periode 1920-1990. Van de recentste jaren is weinig bronnenmateriaal bewaard gebleven.

Uitgezonderd enkele publicaties die de VAB zelf heeft uitgegeven, is er amper onderzoek verricht naar het verleden van de Vlaamsgezinde automobilistenbond. Concurrent Touring kreeg meer aandacht en kon dan ook zijn 125-jarige geschiedenis goed gedocumenteerd te boek stellen. Hopelijk kan dit artikel de belangstelling wekken voor historisch onderzoek over de VAB als een van de belangrijkste pioniers in de sensibilisering, advisering en ondersteuning van de Vlaamse auto-, moto- en fietsbestuurders.



^ Kaart van de staat der wegen op 1 september 1936 uitgegeven door de Vlaamse Toeristenbond. [ADV N, D10755(2)]

Op 30 september 1924 werd onder impuls van de Vlaamsgezinde industrieel Lieven Gevaert en Vlaams econoom Lodewijk De Raet de Vlaamse Automobiëlbond (VAB) opgericht. Dat gebeurde twee jaar nadat de Vlaamse Toeristenbond (VTB) werd gesticht, de eerste toeristische vereniging die zich inzette voor de Vlaamse strijd en die heel Vlaanderen overkoepelde. De VAB had als doel het auto- en motorverkeer in binnen- en buitenland aan te moedigen, alsook een dienstverlening in te richten met raadgevingen op juridisch, fiscaal en technisch vlak. Daarnaast ijverde het voor een

veiligere verkeer.¹ De eerste voorzitter en tevens medeoprichter van de Automobielbond was Aloïs Van Loy, bestuurder van de Vlaamse autoschool in Antwerpen.

DE TWEESTRIJD MET VTB

De VAB kende een bijzonder moeilijke start en zocht daarom aansluiting bij de bloeiende Toeristenbond, waarvan het een afdeling werd. Heel wat initiatieven werden gezamenlijk uitgewerkt, bijvoorbeeld het eerste verkeerscongres in 1929. Analoog naar de VTB startte ook de Automobielbond met een eigen orgaan: *De Auto-Practijk*. Het tijdschrift werd reeds in 1929 omgedoopt tot *Automobilisme Motocyclisme* en werd vergezeld door zijn grotere broertje *Auto- en Motorleven*. Ondanks het moeizame begin telde de VAB na enkele jaren werking ongeveer 1000 leden en afdelingen in Mechelen, Turnhout, Herentals, Gent en Aarschot.² Het kon groeien dankzij de jaarlijkse auto-

1 Balansen en staatsbladen A4(1), BE ADVN AC453 – Archief Vlaamse Toeristenbond-Vlaamse Automobilistenbond.

2 J. Van Overstraeten, Een blik in het verleden van de Vlaamse Automobilistenbond I, in: *De Autotoerist*, jg. 27, 14 februari 1974, nrs. 4-5.

▼ Ontvangst van de winnaar van de 8ste tweedaagse VAB-rally Leuven-Düsseldorf, 30-31 augustus 1958. [ADVN, VQT 12]





^ Congres van de VAB voor de aanleg van de E3-autosnelweg, rechtstaand Jozef Van Overstraeten, ca. 1952. [ADV, VQT 12]

tochten, onder meer naar de IJzerbedevaart, en de voorloper van de pechdienst: de weginsectietochten.

In 1931 werd de VAB opnieuw een zelfstandige organisatie met Adolf Pauwels als voorzitter.³ De nauwe band met de VTB bleef intact tot er vanuit de VTB eind 1934 werd aangedrongen op een verzelfstandiging van de VAB. De Automobielbond richtte daarop eigen kantoren in aan de Sint-Jacobsmarkt in Antwerpen en de VTB startte met een eigen Auto-Motor-afdeling. Toenaderingspogingen liepen aanvankelijk op niets uit. De bezetting zou soelaas brengen. In september 1940 ging men over tot een versmelting en sprak men van VTB-VAB. Beide verenigingen werden geherstructureerd en heringericht. In de loop van 1948 werd de naam Vlaamse Automobielbond aangepast in Vlaamse Automobilistenbond.⁴

— 3 J. Van Overstraeten, Een blik in het verleden van de Vlaamse Automobilistenbond I [...].

4 R. Martens, Een blik in het verleden van de Vlaamse Automobilistenbond II, III, IV & V in: *De Autooerist*, jg. 27, 28 februari 1974, 14 maart 1974, 28 maart 1974 & 25 april 1974, nrs. 6-10.

Onder leiding van voorzitter en hoofdredacteur Jozef Van Overstraeten verscheen voortaan voor de VAB het bondsblad *De Autotoerist* en voor de VTB *De Toerist*. De bladen hadden heel wat rubrieken gemeenschappelijk maar *De Autotoerist* werd ruim aangevuld met richtlijnen en artikels voor automobilisten. Beide tijdschriften namen een belangrijke plaats in op toeristisch, technisch en cultureel gebied in België. Ze wakkerden enerzijds door hun reisbeschrijvingen en anderzijds door hun richtlijnen voor automobilisten de reislust en de culturele en autotechnische vorming bij de Vlamingen aan. De twee tijdschriften werden in de jaren 1970 uiteindelijk op de benaming na identiek. Intussen bleef het ledenaantal binnen de Automobilistenbond groeien, in 1949 waren er meer dan 15 000 leden aangesloten bij VAB.⁵ De mobiliteit op de wegen nam toe en dus ook de uitbouw van een modern wegennet. VAB ondernam tal van sensibiliserende initiatieven: de leden kregen een gratis verzekering tegen dodelijke ongevallen, wegenkaarten werden verspreid, leergangen in de autotechniek gingen van start en met succes werden voordrachtreeksen en voorlichtingsspreekbeurten ingericht over verkeersproblemen. Verkeerscommissies in Antwerpen, Brussel en Gent werden in het leven geroepen om de plaatselijke verkeersproblemen te onderzoeken en verbeteringen voor te stellen. De VAB nam voor het eerst deel aan het Brusselse Autosalon en vanaf 1952 werden rally's ingericht voor auto's, scooters en motorfietsen. Ook de VAB-actie voor de realisatie van de E3-autosnelweg (de huidige E17) was een succes. De VAB auto-karavaan van Rekkem naar Antwerpen ging niet onopgemerkt voorbij.

EEN EIGEN PECHVERHELPING

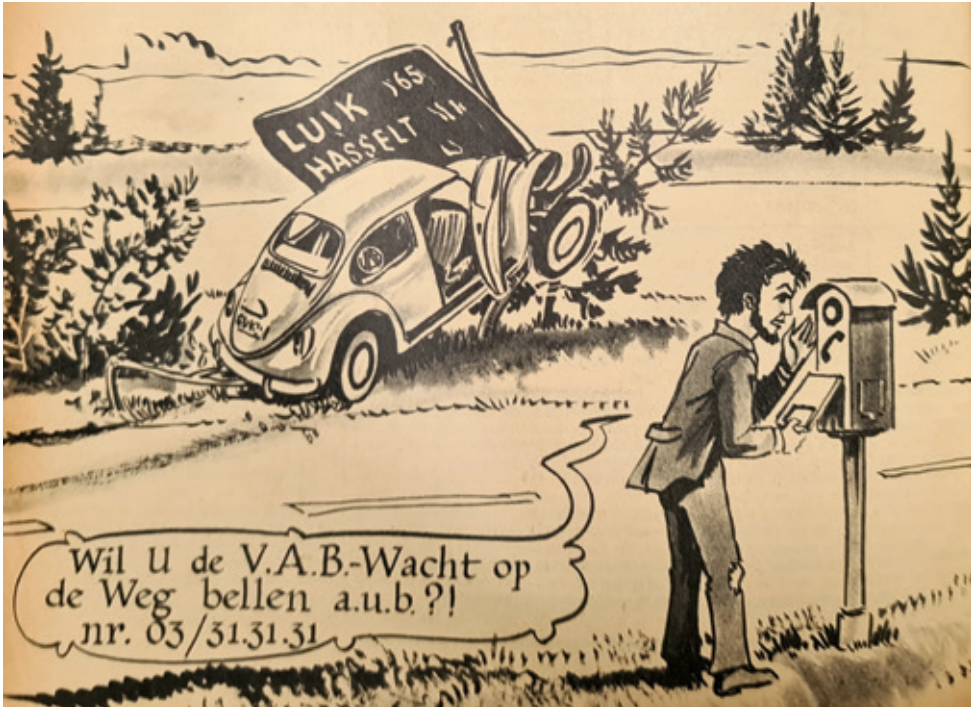
Door het toenemend aantal auto's en het feit dat de automobilist zich almaar verder ging verplaatsen, werd in 1953 een vrijwilligerswerking rond pechverhelping opgericht.⁶ Een hondertal automobilisten, aangesloten bij de VAB, plakten op hun wagen een zwart-geel schildje Vrijwillige Hulp op de Weg. De vrijwilligers waren veelal personen die geregeld lange afstanden op de baan aflegden. Niet zelden speurden zij met een verrekijker vanop bruggen of heuveltoppen het auto- en hoofdwegennet af om te zien of er geen defecte wagens aan de kant van de weg stonden. In 1964 werd een meer gestructureerde hulpverlening uitgebouwd in samenwerking met de Vereniging van Garagehouders (VEGA), zodat leden met panne naar de dichtstbijzijnde garage getakeld



- > De Renault R4 met nummerplaat WW.001, de allereerste auto van de VAB-pechdienst Wacht op de Weg. [ADVN, VQT 12]

5 R. Martens, Een blik in het verleden van de Vlaamse Automobilistenbond II, III, IV & V [...].

6 R. Martens, Een blik in het verleden van de Vlaamse Automobilistenbond II, III, IV & V [...].



^ Advertentie ter promotie van de pechdienst Wacht op de Weg verschenen in *De Autotoerist*, 1970, p. 404. [ADV N, VY 91]

konden worden. Voorts deden steeds meer VAB-leden een beroep op de reisdienst van de VTB. Auto's met een VAB-sticker op de achterraut waren op de parkeerplaatsen van toeristische centra in West-Europa geen uitzondering meer. In 1957 konden leden een omniumverzekering afsluiten voor de duur van hun reis.

In 1967 liep de vrijwillige pechverhelping Hulp op de Weg op haar laatste benen. Er groeide immers het idee voor de oprichting van een eigen pechdienst genaamd Wacht op de Weg, die automobilisten met een defect snel en efficiënt kon verderhelpen. Vanaf 1 september 1968 liet VAB als wijze van proef in Vlaanderen en Brussel 24 zwartgele Renault R4's, of zoals zij de autootjes noemden zebra-wagens, rondrijden om mensen met pech te helpen.⁷ Slechts vier maanden later op 1 januari 1969 werd Wacht op de Weg officieel boven het doopvont gehouden, met wegenwachters en een

> Een eerste ontwerp voor een Wacht op de Weg-folder, s.d. [ADV N, VQT 12]

— 7 J. Creten (red.), *40 jaar VAB-Wegenwacht*, Burcht, 2010.

VLAAMSE TOERISTENBOND



VLAAMSE AUTOMOBILISTENBOND



WACHT OP DE WEG
dag en nacht

telefooncentrale die dag en nacht bereikbaar was om de oproepen van automobilisten met pech te kunnen beantwoorden.

In eerste instantie gingen de wegenwachters zelf op zoek naar mensen met pech. Ze kozen voor vastgelegde trajecten in de hoop auto's in panne te vinden. Ook waren de wegenwachters betrokken bij de VAB-ledenwerving door op beurzen, evenementen of koersen promotie te maken voor de nieuwe pechdienst. Door hun inspanningen, de mond-tot-mondreclame en de grootschalige promotiecampagnes werd Wacht op de Weg een succes. Na een eerste werkjaar verdubbelde het aantal wegenwachters en het aantal zebrawagens. Ze kregen elk een roepnaam: Alfa's in Antwerpen, Lima's in Limburg, Bravo's in Brabant, Oscars in Oost-Vlaanderen en Zulu's in West-Vlaanderen.⁸ De dienstverlening evolueerde in de loop der jaren van een gewaagd experiment naar een moderne professionele pechdienst, die vandaag nog steeds in werking is.

HET TIJDPERK VAN INNOVATIE

De Vlaamse automobilistenbond ontwikkelde een eigen weerdienst zodat ze automobilisten konden informeren over de weersomstandigheden en de bereikbaarheid van de autowegen. Jaarlijks werd een nationale autozoektocht georganiseerd en jonge autotechnici werden beloond met de prijs de Gouden Sleutelhanger. Voor constructeurs, auto-invoerders en automobilisten werd op 15 februari 1979 een autodiagnosecentrum ingericht. Een diagnose van een wagen kan op verschillende momenten nodig zijn: bij de aan- en verkoop van een tweedehandswagen, voor een uitzonderlijke lage rit, na een ongeval of bij twijfel over elders uitgevoerde herstellingen.⁹ In 1988 werden ook mobiele diagnosecentra ingericht om bijvoorbeeld wagenparken van bedrijven te evalueren. Ook de rijsscholen, die in de jaren 1960 hun ontstaan kenden, boekten grote winsten. In Antwerpen werden in de loop van 1968 meer dan 430 rijlessen gegeven. In de overige 45 scholen, werden in totaal 401 leergangen georganiseerd, waaraan meer dan 8 000 lesnemers deelnamen.¹⁰

Het ledental piekte tijdens de jaren 1970 tot boven de 150 000 en 80 zebrawagens van Wacht op de Weg kruisten dagelijks de Vlaamse wegen. Ook de aanwezigheid van VAB op grootschalige manifestaties en evenementen, zoals het Vlaams Nationaal Zangfeest, zorgde telkens voor een uitbreiding van het ledenaantal. In deze periode werd ook gestart met uitgebreide fietscontroles in Vlaamse scholen. Ter promotie van het toerisme werkten de wegenwachters zelfs mee aan de organisatie van fietstochten. Om aan de vraag tegemoet te komen van Vlamingen op reis in het buitenland, werd de internationale pechdienst Europech opgericht. Zij gebruikte de slogan 'Samen uit, samen thuis' en is vandaag beter bekend onder de naam VAB-reisbijstand.

8 S. Smets, Feest! Onze wegenwacht wordt 50, in: *VAB-magazine*, jg. 8, nr. 1, pp. 66-69.

9 J. Creten (red.), *40 jaar VAB-Wegenwacht* [...].

10 R. Martens, Een blik in het verleden van de Vlaamse Automobilistenbond II, III, IV & V [...].



^ De wegwachters kwamen snel ter plaatse om de eerste hulp aan te bieden bij pech.
[ADV N, VQT 12]

Begin jaren 1980 werd 'innovatie' het sleutelwoord, de klassieke wegwacht maakte plaats voor een nieuw concept van pechverhelping. De Opel Kadett Caravan en de Volkswagen Golf vervingen de oude Renault R4. In 1988 startte een eigen sleepdienst met polyvalente interventiewagens. De verouderde benaming Wacht op de Weg wijzigde in 1991 in Pechdienst. Door de negatieve connotatie die voortvloeyde uit het woordje 'pech' werd de term vervangen door Wegwacht. Om fileproblemen op de Antwerpse ring te vermijden, ontstond in oktober 1995 het FAST-project (Files aanpakken door Snelle Tussenkomensten).¹¹ Het project werd zo'n groot succes dat de Vlaamse Overheid het uitbreidde naar Brussel en Vlaanderen.

— 11 J. Creten (red.), 40 jaar VAB-Wegwacht [...].

Als belangenvereniging van automobilisten groeide de VAB tot op vandaag uit tot een belangrijke speler voor pechverhelping, reisbijstand, tweedehandswagens, rijsscholen, training en consult.

Bronnen bij deze bijdrage:

J. Van Overstraeten, Een blik in het verleden van de Vlaamse Automobilistenbond I, in: *De Autotoerist*, jg. 27, 14 februari 1974, nrs. 4-5; R. Martens, Een blik in het verleden van de Vlaamse Automobilistenbond II, III, IV & V in: *De Autotoerist*, jg. 27, 28 februari 1974, 14 maart 1974, 28 maart 1974 & 25 april 1974, nrs. 6-10; C. Buys, *studie van de VTB-VAB: groei en domeinen*, onuitgegeven eindwerk, PIVIT, 1976 ; M. D'Hauwers, *VTB-VAB organisatorische aspecten*, onuitgegeven eindwerk, Hoger Rijksinstituut voor Handel en Administratie met Normaalafdeling Aalst, 1987; M. Somers, 70 jaar VTB-VAB, in: *Uit-magazine*, jg. 7, 1992, nr. 2; A. Lammens, *VTB-VAB: De VAB-wegenwacht in België*, onuitgegeven eindwerk, Handelshogeschool Antwerpen, 1999 ; D. Weber, *Automobilisering en de overheid in België voor 1940*, onuitgegeven doctoraatsverhandeling, Universiteit Gent, 2008; J. Thiels, *50 jaar heilige koe: een analyse van 50 jaar wisselwerking tussen de auto, het toerisme en het Vlaamsnationalisme binnen het kader van VTB-VAB, van 1922 tot 1971*, onuitgegeven licentiaatsverhandeling, VUB, 2009; D. Weber, *De blijde intrede van de automobile in België, 1895-1940*, Gent, 2010; Ba. De Wever, *Vlaamse Toeristenbond - Vlaamse Automobilistenbond (VTB-VAB)*, in: *NEVB online*; J. Creten (red.), *40 jaar VAB-Wegenwacht*, Burcht, 2010; S. Smets, Feest! Onze wegenwacht wordt 50, in: *VAB-magazine*, jg. 8, nr. 1, pp. 66-69; BE ADVN AC453 - Archief Vlaamse Toeristenbond - Vlaamse Automobilistenbond.